



3 1761 11849613 2

Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON,

October 3

1984

CAI
TA 125
-D25
DECISION NO. WDA1984-128-838

APPLICATION by James Comeau proposing to carry on business under the firm name and style of Island Lake Air for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group A, restricted to the transportation of guests, employees, workmen, baggage, materials and supplies of Island Lake Lodge from a base at Island Lake, Alberta.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-J276-1
Docket No. 6896 WD

James Comeau proposing to carry on business under the firm name and style of Island Lake Air has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto. The application was received on April 2, 1984 and at the request of the Applicant was held in abeyance until June 19, 1984.

Notice of the application was published on June 27, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no intervention opposing the granting of the application was filed with the Committee. Pleadings closed on August 20, 1984.

The applicant submits that there are no existing air services in its immediate area and that it is proposing to use a Cessna 180 C aircraft which it presently owns.

We have considered the application and the material in support thereof. We are of the opinion that the applicant has submitted sufficient evidence to warrant the granting of the application. Accordingly, we are satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

.../2

DECISION NO. WDA1984-128-8381

The application by James Comeau proposing to carry on business under the firm name and style of Island Lake Air for authority to operate Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group A, restricted to the transportation of guests, employees, workmen, baggage, materials and supplies of Island Lake Lodge from a base at Island Lake, Alberta, is hereby approved, and a licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C. 3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operation to the use of Group A fixed wing aircraft.

The Licensee is restricted to serving the transportation requirements of the registered guests, employees and workmen (including luggage, material and supplies) of Island Lake Lodge.

The Licensee is restricted, in serving the said transportation requirements, to carriage between the base named herein and the outpost camps and between the outpost camps that are owned and operated by the Licensee.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Est par la présente agréée la requête déposée par James Comeau, qui se propose d'exercer son activité sous le nom commercial de Island Lake Air en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Island Lake (Alberta), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), pour le transport des clients enregistrés, des employés, des ouvriers, des bagages, du matériel et des approvisionnements de Island Lake Lodge, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A. Un permis sera délivré dès que le requérant se sera conformé aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Dans son exploitation, le titulaire est autorisé à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe A.

Le titulaire est autorisé à transporter les clients enregistrés, les employés et les ouvriers (y compris les bagages, le matériel et les approvisionnements) de Island Lake Lodge.

Le titulaire est autorisé à exercer lesdites activités entre la base mentionnée dans la présente et les camps éloignés, ainsi qu'entre les camps éloignés qu'elle possède et exploite.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

Après étude de la requête et des documents présentés à l'appui nous sommes d'avis que le requérant a justifié l'agrément de la requête. Par conséquent, nous sommes convaincus que la commodité et les besoins présents et futurs du public exigent la prestation du service aérien commercial proposé.

Le requérant fait valoir qu'il n'existe aucun service aérien dans sa région immédiate et qu'il se propose d'utiliser le Cessna 180C qu'il possède déjà.

Avis de la requête a été publié le 27 juin 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête. L'étude des déclarations écrites des parties a été terminée le 20 août 1984.

La requête a été reçue le 2 avril 1984 et est restée, à la demande du requérant, en suspens jusqu'au 19 juin 1984.

James Comeau, qui se propose d'exercer son activité sous le nom commercial de Island Lake Air a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé.

N° 6896 WD au rôle

Référence n° 2-J276-1

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

REQUÊTE présentée par James Comeau, qui se propose d'exercer son activité sous le nom commercial de Island Lake Air (ci-après le requérant) en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Island Lake (Alberta), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), pour le transport des clients enregistrés, des employés, des ouvriers, des bagages, du matériel et des approvisionnements de Island Lake Lodge, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.





Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON,

October 3 19 84

DECISION NO.

WDA1984-129-8382

CAI
TA125
- 325
APPLICATION by 559397 Saskatchewan Ltd. carrying
on business under the firm name and style of Dawn
Air for transfer of the commercial air service
authorized under Licence No. A.T.C. 3552/83(C) to
564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its
name to Dawn Air Ltd.

File Nos. 2-D243-1A/
2A/3A/4A

Docket No. 6968 WD

Under Licence No. A.T.C. 3552/83(C), 559397 Saskatchewan Ltd.
carrying on business under the firm name and style of Dawn Air is
authorized to operate a Class 4 Charter - commercial air service to
transport persons and goods within Canada, from a base at La Ronge,
Saskatchewan, using Groups A, B and C fixed wing aircraft.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C.,
1978, C.3, as amended, the Committee has received notice that 559397
Saskatchewan Ltd. carrying on business under the firm name and style of
Dawn Air proposes to transfer to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to
change its name to Dawn Air Ltd. the commercial air service authorized
under the aforesaid licence.

Notice of the proposed transfer of commercial air service was
published on June 20, 1984 in the newspaper of the area concerned and
copies of the Notice were sent to selected air carriers and others believed
to be interested, and pursuant to the Notice, no objections to the proposed
transfer were filed with the Committee.

In consideration of the foregoing, and the information and
documents filed with the Secretary in response to the requirements of the
Committee, we have determined that the aforesaid transfer will not unduly
restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

DECISION NO. WDA1984-129-8382

The transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 3552/83(C) from 559397 Saskatchewan Ltd. carrying on business under the firm name and style of Dawn Air to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd. is not disallowed subject to the condition that 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable and commences operating the service within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the service authorized under Licence No. A.T.C. 3552/83(C) shall remain in the name of and continue to be operated by 559397 Saskatchewan Ltd. until a new document of licence has issued to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd.

A new document of licence shall issue to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd. upon compliance with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

celles concernant le financement et le dépôt de documents, qu'elle commence à exploiter le service dans les 180 jours suivant la date de la présente décision et que le service prévu au permis A.T.C. 3552/83(C) demeure au nom de 559397 Saskatchewan Ltd. exerçant son activité sous le nom commercial de Dawn Air et continue d'être exploitée par elle jusqu'à ce qu'un nouveau permis soit délivré à 564975 Saskatchewan Ltd. qui se propose de remplacer son nom par Dawn Air Ltd.

Un nouveau permis sera délivré à 564975 Saskatchewan Ltd. qui se propose de remplacer son nom par Dawn Air Ltd. dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe



SASKATOON, Le 3 Octobre 1984

DECISION NO.

WDAL984-123-8382

REQUÊTE présentée par 559397 Saskatchewan Ltd.
exerçant son activité sous le nom commercial de
Dawn Air (ci-après la requérante) en autorisation de
céder à 564975 Saskatchewan Ltd. qui se propose de
remplacer son nom par Dawn Air Ltd. le service
aérien commercial prévu au permis
A.T.C. 3552/83(C).

Références nos 2-D243-1A/2A/3A/4A

N° 6968 WD au rôle

Le permis A.T.C. 3552/83(C) autorise la requérante à exploiter,
à partir d'une base située à La Ronge (Saskatchewan), un service aérien
commercial de la classe 4 (affrètement), pour le transport de personnes et
de marchandises au Canada, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes
A, B et C.

Conformément à l'article 22 du Règlement sur les transporteurs
aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu
avis que la requérante se propose de céder à 564975 Saskatchewan Ltd. qui
se propose de remplacer son nom par Dawn Air Ltd. le service aérien
commercial prévu au permis susmentionné.

Avis du transfert proposé a été publié le 20 juin 1984 dans le
journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et
aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune
opposition au transfert proposé.

Compte tenu de ce qui précède, des renseignements et des
documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du
Comité, nous sommes d'avis que le transfert susmentionné ne restreindra pas
indulgent la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt
public.

N'est pas refusé le transfert du service aérien commercial prévu
au permis A.T.C. 3552/83(C) de 559397 Saskatchewan Ltd. exerçant son
activité sous le nom commercial de Dawn Air à 564975 Saskatchewan Ltd.
qui se propose de remplacer son nom par Dawn Air Ltd., à la condition que
celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TAIDS
-D-5

SASKATOON,

October 4

19 84

DECISION NO.

WDA1984-130-8385

IN THE MATTER OF:

Aero Trades (Western) Ltd. (in receivership) - proposed transfer of the Class 4 Charter, Groups A and B portion of Licence No. A.T.C. 1005/59(c); and the Class 9-4 International Charter, Groups A and B portion of Licence No. A.T.C. 390/67(CF) to 60882 Manitoba Corporation.

DOCKET NO. 6745 WD

File No: 2-A266-2A,-5A (31/84)

HEARD at Winnipeg, Manitoba on June 11-12, 1984.

BEFORE:

Mr. Commissioner J.M. McDonough	Chairman
Mr. Commissioner J.D. Thompson, Q.C.	Member
Madam Commissioner Anne-Marie Trahan, Q.C.	Member

APPEARANCES

Mr. J.E. Foran	Counsel for Perimeter Airlines
Mr. W.G. Ryall	Counsel for Campbell Air
Mr. Lamarr O. Stanford	Counsel for The Clarkson Co. Ltd. Receiver and Manager of Aero Trades (Western) Ltd.
Mr. Paul Forsyth	Counsel for 60882 Manitoba Corporation
Mr. P.W. Noonan	Counsel for the Commission

WITNESSES

Mr. A.R. Hardie	Receiver/Manager for Aero Trades (Western) Ltd.
Mr. R.F. Dagg	60882 Manitoba Corporation
Mr. J. Campbell	Campbell Air Ltd.

NOTICE in respect of the application referred to in the title hereto was published in newspapers in the area concerned and copies of the said Notice were sent to interested carriers and others. Pursuant to the said Notice, interventions supporting or opposing the application were received and replies by the applicant thereto.

By Notice of Hearing dated May 16, 1984, the Commission set June 11, 1984, as the date to commence a public hearing which was held in City Council Chambers in Winnipeg, Manitoba to consider inter alia the application referred to in the title hereto.

The application to transfer the Class 4 and Class 9-4 Groups A and B authorities from Aero Trades (Western) Ltd. (hereinafter "Aero Trades") to 60882 Manitoba Corporation stems from the occurrence of Aero Trades being placed in receivership. Mr. R. Hardie appeared as a witness for Clarkson Company, the Receiver/Manager of Aero Trades. He informed us that on June 30, 1983, the Canadian Imperial Bank of Commerce, the main secured creditor, had appointed Clarkson Company as receiver of Aero Trades. Concurrently, this company took control of the assets of Aero Trades and began a financial investigation of the insolvent company. This appointment was affirmed by the Manitoba Court of Queen's Bench shortly thereafter. Mr. Hardie stated that the Company continued to operate the air service and after looking at various alternatives to try to put the operation on a sound financial footing, his company eventually came to the conclusion that the sale of business would result in the best benefit to the creditors. However, he did affirm later during cross examination that there was a very good possibility that there would be no funds available for unsecured creditors.

Clarkson then advertised the assets of the company for sale. Subsequently, a number of groups expressed an interest in the purchase of some or all of the assets and towards the latter part of October, the company concluded an agreement for the sale of the Groups A and B aircraft to 60882 Manitoba Corporation. This agreement was approved by the Court and then an application was made to the Commission for the transfer of the operating authorities to 60882 Manitoba Corporation.

During cross examination, Mr. Hardie agreed that the demise of the company was due to several factors. One of these factors was Aero Trades high debt load which was a direct result of financial mismanagement of the company's operations. As an example, Mr. Hardie stated that the scheduled service between Calgary and Prince Albert had lost in the range of a million dollars plus, because the route had been serviced with a much larger and more expensive aircraft than the traffic warranted. Another example of extreme cash drain on the company was the leasing of a hangar at \$360 thousand per year to store the company's Convair 540 aircraft. A second significant factor was the pricing policies of Aero Trades. Mr. Hardie did admit that when his company assumed control of Aero Trades, it was of the opinion that the rates charged were too low, and an increase in rates was sought through the Commission. This increase was denied, however, since it did not meet the Federal Government's six and five guidelines. The Receiver was later allowed to make a tariff adjustment and add a fuel surcharge which, overall, gave the company a sixteen per cent increase in rates.

The question of low rates formed the primary thrust of intervening evidence presented by Mr. J. Campbell of Campbell Air. He stated that his main reasons for opposing the transfer were that his company could not profitably compete with the applicant on the basis of the rates which the applicant charged. Moreover, he was of the view that the applicant company could not continue to function profitably with that rate structure. The evidence presented by Mr. R. Dagg, one of the principals of, and witness for the 60882 Manitoba Corporation, dismissed the objection as being irrelevant. In his view, the new company is not bound by the Aero Trades' rates. He submits that if the transfer is not disallowed, the new company will decide what rates would produce an acceptable profit margin and then it will file a tariff reflecting those rates.

The questions of goodwill and the transfer of dormant authorities formed part of the evidence presented by the intervenor, Campbell Air. The intervenor maintained that any goodwill connected with the insolvent company, which in its view were those elements of a company which were likely to produce on-going business, did not form part of the transfer to 60882 Manitoba Corporation, but rather formed part of one of the other transfer applications. Moreover, through cross examination it was established that all Group A aircraft operated by the Receiver on behalf of Aero Trades had been sold; that the Group A portion of the licence therefore had not been continued by the Receiver/Manager since April of 1984; that there were no Group A being transferred with the licence and therefore, the intervenor alleged this transaction constituted nothing more than a sale of air licences.

Mr. Hardie explained that the price of the assets and the subsequent transfer of the Groups A and B authorities was established as a package deal and goodwill had not been priced as a separate element of the price. Besides, he submitted that goodwill may or may not be present in a sale of a business, depending on what definition of goodwill is applied.

As regards the allegations that there had been an interruption in Group A service since April of 1984, Mr. Hardie submitted that service had been continuous using a Cessna 337 Group A aircraft. However, further evidence by Mr. Dagg revealed that particular Cessna 337 fell into the Group B weight category. Later, Mr. Hardie stated that he was quite unaware that the Cessna 337 was not a Group A aircraft and that he had been under the impression that the company was operating a Group A service.

CONCLUSIONS

We have considered all the material in this case, both on our files and that presented at the hearing. We are satisfied that the Class 4 Group B commercial air service proposed to be transferred has been and will continue to be operated as a going concern. With respect to the Group A commercial air service, we recognize that, at first glance, the conclusion to be drawn from the evidence before us would be to find that the said service was indeed interrupted.

On the other hand, we are of the opinion that we must consider the specific circumstances of this case. Among these are the Receiver/Manager's lack of experience in the field of airline management and more specifically his lack of specific knowledge as to aircraft weight groups.

We have also considered the statement by Mr. Hardie that he had been under the impression that the company was operating a Group A service and he was unaware that this particular Cessna 337 was not a Group A aircraft.

We have concluded that this interruption in service does not, in this particular case, constitute a non-continued commercial air service.

We have noted the intervenor's objections to this transfer particularly with respect to the level of rates charged by Aero Trades in its Groups A and B charter operations. We accept the applicant's argument that, should the transfer be not disallowed, the new company, 60882 Manitoba Corporation will be able to file new rates. At that time, it will be incumbent upon the Commission to review these rates, taking into account the Federal Government's guidelines and either reject the rates or accept them. In light of the fact that the Commission has this option, it is our decision that the level of rates charged by the incumbent carrier or those proposed to be charged by the new company should not be a determining factor in the disposition of this transfer application. Moreover, there was no conclusive evidence presented that would indicate that the transferee intends to engage in "predatory" pricing should the transfer be not disallowed.

In light of the above, we have determined that the transfer of the Class 4 and 9-4 Groups A and B Charter commercial air services from Aero Trades to 60882 Manitoba Corporation will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The transfer from Aero Trades (Western) Ltd. to 60882 Manitoba Corporation of the portions of Licence Nos. A.T.C. 1005/59(C) and A.T.C. 390/67(CF) which authorize a Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air service, respectively, using fixed wing aircraft in Groups A and B from a base at Winnipeg, Manitoba is not disallowed, subject to the condition that 60882 Manitoba Corporation complies with the filing, financial and other requirements of the Commission as applicable and commences operating the service within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the services authorized under Licence Nos. A.T.C. 1005/59(C) and A.T.C. 390/67(CF) shall remain in the name of and continue to be operated by Aero Trades (Western) Ltd. until a new document of licence has issued to 60882 Manitoba Corporation.

A new document of licence shall issue to 60882 Manitoba Corporation upon compliance by it with the filing, financial and other requirements of the Commission as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

Anne-Marie Trahan, Q.C.
Commissioner

(Signed)

J.D. Thompson, Q.C.
Commissioner

Le transfert d'Aero Trades (Western) Ltd. à 60882 Manitoba Corporation des parties des permis Nos A.T.C. 1005/59 (C) et A.T.C. 390/67 (CF) qui autorisent l'exploitation d'un service aérien commercial d'affrètement de la classe 4 et d'un service aérien commercial d'affrètement international de la classe 9-4 respectivement, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B à partir d'une base située à Winnipeg (Manitoba) n'est pas refusé, sous réserve que 60882 Manitoba Corporation se conforme aux exigences applicables de la Commission, notamment à celles visant le dépôt de documents et le financement, et qu'elle commence à exploiter le service dans les 180 jours qui suivront la date de la décision, et sous réserve en outre que les services autorisés en vertu des permis Nos A.T.C. 1005/59 (C) et A.T.C. 390/67 (CF) demeurent au nom d'Aero Trades (Western) Ltd. et continuent d'être exploitées par celle-ci jusqu'à ce que soit délivré à 60882 Manitoba Corporation un nouveau permis.

Un nouveau permis sera délivré à 60882 Manitoba Corporation dès que celle-ci se sera conformée aux exigences applicables de la Commission, notamment à celles visant le dépôt de documents et le financement.

Si le cédant ou le cessionnaire omet de se conformer aux conditions susmentionnées, une décision sera émise qui refusera le transfert.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough
Le commissaire
(signature)

Anne-Marie Trahan, Q.C.
Le commissaire
(signature)

J.D. Thompson, Q.C.

Quant aux allégations selon lesquelles il y a eu interruption de service dans le cas des aéronefs du groupe A depuis avril 1984, M. Hardie a affirmé qu'on a maintenu ce service à l'aide d'un aéronef du groupe A, un Cessna 337. Toutefois, M. Daggs a de nouveau témoigné et révélé que le Cessna 337 en question appartenait au groupe de poids B. M. Hardie a déclaré plus tard qu'il ne savait vraiment pas que le Cessna 337 n'appartenait pas au groupe A et qu'il avait l'impression que la compagnie exploitait un service d'aéronefs de groupe A.

CONCLUSIONS

Nous avons examiné les preuves afférentes à la présente requête, aussi bien celles qui se trouvaient dans notre dossier que celles présentées à l'audience. Nous sommes satisfaits que le service aérien commercial de la classe 4 groupe B que l'on propose de transférer a été et continuera d'être exploité en tant qu'entreprise viable. En ce qui a trait au service aérien commercial afférent aux aéronefs du groupe A, nous reconnaissons que, à prime abord, la conclusion qu'on pourrait tirer des témoignages présentés serait de déclarer que, en effet, le service en question a été interrompu.

Par contre, nous sommes d'avis qu'il nous faut tenir compte des circonstances particulières du présent cas. Nous trouvons parmi celles-ci le manque d'expérience de l'administrateur séquestre dans le domaine de la gestion de compagnies aériennes et, plus particulièrement, un manque particulier de connaissances en ce qui touche l'établissement des groupes d'aéronefs selon leur masse.

Nous avons aussi pris en considération la déclaration de M. Hardie selon laquelle il croyait que la compagnie exploitait un service de groupe A et qu'il ne savait pas que le Cessna 337 en question n'appartenait pas à ce groupe.

Nous avons conclu que cette interruption dans le service ne constitue pas, dans ce cas particulier, une discontinuation de service aérien commercial.

Nous avons pris note des objections de l'intervenant, surtout en ce qu'elles touchent les tarifs d'Aero Trades pour ses vols d'affrètement d'aéronefs des groupes A et B. Nous acceptons l'argument de la requérante selon lequel, au cas où le transfert n'était pas refusé, la nouvelle compagnie 60882 Manitoba Corporation sera en mesure de faire une demande de nouveaux tarifs. À ce moment-là, il incombera à la Commission d'examiner ces tarifs à la lumière des directives du gouvernement fédéral, et soit de les rejeter ou de les approuver. Étant donné que la Commission possède ce choix, nous décidons que les tarifs demandés par la compagnie aérienne actuelle ou ceux que se propose de demander la nouvelle compagnie ne devraient pas constituer un facteur déterminant dans le règlement de cette requête de transfert. En outre, il n'existe aucune preuve concluante pouvant indiquer que le receveur du transfert a l'intention d'imposer des "tarifs exorbitants" au cas où la requête de transfert n'était pas refusée.

Compte tenu de ce qui précède, nous avons décidé que le transfert d'Aero Trades à 60882 Manitoba Corporation des services aériens commerciaux d'affrètement des classes 4 et 9-4 afférents aux groupes d'aéronefs A et B, ne limitera pas outre mesure la concurrence ni ne nuira d'aucune façon à l'intérêt public.

Pendant le contre-interrogatoire, M. Hardie a convenu que la faillite de la compagnie était due à plusieurs facteurs. Un de ces facteurs se rapporte à la forte dette d'Aero Trades qui découle directement de la mauvaise gestion financière de ses opérations. À titre d'exemple, M. Hardie a cité le service régulier entre Calgary et Prince Albert qui avait subi des pertes de plus d'un million de dollars parce qu'on avait employé un aéronef beaucoup trop grand et trop cher vu l'importance du trafic. Autre exemple d'épuisement d'argent liquide: la compagnie louait un hangar pour son Convair 540 au prix de 360 000 dollars par an. Les politiques d'Aero Trades relatives à ses tarifs constituent un autre facteur important. M. Hardie a affirmé que, lorsque sa compagnie a pris Aero Trades en charge, elle était d'avis que les tarifs n'étaient pas assez élevés, de sorte qu'on a demandé à la Commission l'autorisation de les augmenter. Toutefois, cette autorisation a été refusée puisqu'elle ne respectait pas la politique du six et cinq du gouvernement fédéral. L'administrateur séquestre a plus tard été autorisé à rajuster ses tarifs et à ajouter une surtaxe mazout, ce qui a permis à la compagnie d'augmenter ses tarifs de seize pour cent.

La question des tarifs peu élevés a fait le principal objet d'intervention de la part de M. J. Campbell, de Campbell Air. Il a déclaré que la principale raison pour laquelle il s'opposait au transfert était que sa compagnie ne pouvait pas concurrencer la requérante sur la base des tarifs imposés par cette dernière. En outre, il était d'avis que la requérante ne pourrait pas continuer d'exploiter profitablement ses services si elle maintenait les tarifs actuels. Au cours de son témoignage, M. R. Dag, un des principaux cadres et témoins de 60882 Manitoba Corporation, a rejeté cette objection, la jugeant hors de rapport avec la question. À son avis, la nouvelle compagnie n'est pas tenue de garder les tarifs d'Aero Trades. Il prétend que si le transfert n'est pas refusé, la nouvelle compagnie fixera les tarifs à des taux qui lui permettront de réaliser un profit acceptable et qu'elle demandera ensuite aux autorités compétentes de les autoriser.

Les questions d'achalandage et de transfert de permis inactifs représentent une partie du témoignage soumis par l'intervenant, Campbell Air. Ce dernier maintient que, à son avis, tout achalandage relatif à la compagnie insolvable qui se compose des éléments susceptibles d'assurer le maintien des activités commerciales, ne faisait pas partie du transfert à 60882 Manitoba Corporation, mais qu'il faisait plutôt partie des autres requêtes de transfert. En outre, lors du contre-interrogatoire, il a été établi que tous les aéronefs du groupe A exploités par le séquestre au nom d'Aero Trades avaient été vendus; que la partie afférente aux aéronefs du groupe A du permis n'avait par conséquent pas été renouvelée par l'administrateur séquestre depuis avril 1984; qu'aucun aéronef du groupe A n'avait été cédé avec le permis. Par conséquent, l'intervenant prétend que la transaction ne constitue ni plus ni moins qu'une vente de permis de service aérien.

M. Hardie a expliqué que le prix des avoirs et le transfert ultérieur des permis de services afférents aux aéronefs des groupes A et B constituaient un tout, et qu'on n'avait pas accordé de valeur particulière à l'achalandage. En outre, il a déclaré que l'achalandage peut faire partie ou ne pas faire partie d'une vente d'entreprise, selon la définition d'achalandage qu'on veut bien utiliser.

TÉMOINS

A. R. Hardie

Syndic de faillite/Administrateur

séquestre d'Aero Trades (Western) Ltd.

R. F. Dagg

60882 Manitoba Corporation

J. Campbell

Campbell Air Ltd.

AVIS de la requête susmentionnée a été publié dans les journaux de la région visée et signifiée aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions favorables et défavorables à la requête, ainsi que les réponses données par la requérante à ces interventions.

Aux termes d'un avis d'audience daté du 16 mai 1984, la Commission a fixé au 11 juin 1984 le début d'une audience publique; cette audience a été tenue dans la salle des délibérations du conseil municipal de Winnipeg (Manitoba) afin d'examiner, entre autres, la requête mentionnée dans l'intitulé.

La demande de transférer les permis relatifs aux groupes d'aéronefs A et B des services aériens de la classe 4 et de la classe 9-4 d'Aero Trades (Western) Ltd. (ci-après "Aero Trades") à 60882 Manitoba Corporation découle de la mise sous séquestre d'Aero Trades. M. R. Hardie a témoigné au nom de Clarkson Company, l'administrateur séquestre d'Aero Trades. Il nous a informé que, le 30 juin 1983, la Banque Canadienne Impériale de Commerce, le principal créancier nanti, avait nommé Clarkson Company comme séquestre d'Aero Trades. En même temps, cette société a pris en charge les biens d'Aero Trades et a entrepris une enquête financière de cette société insolvable. Cette nomination a été approuvée peu de temps après par la Cour du Banc de la reine du Manitoba. M. Hardie a déclaré que Clarkson Company continue d'exploiter le service aérien et que, après avoir étudié diverses façons de rendre les opérations rentables, sa compagnie a conclu que la vente des biens se solderait par les meilleurs résultats possibles pour les créanciers. Toutefois, il a ajouté plus tard, au cours du contre-interrogatoire, qu'il est très possible qu'il n'y ait pas de fonds de disponibles pour les créanciers non nantis.

Clarkson a ensuite annoncé la mise en vente des avoirs de la compagnie. Plusieurs groupes ont exprimé un certain intérêt à l'endroit d'une partie ou de l'ensemble des avoirs et, vers la fin d'octobre, Clarkson a conclu une entente afférente à la vente des aéronefs des groupes A et B à 60882 Manitoba Corporation. L'entente a été approuvée par la Cour et une requête a ensuite été déposée auprès de la Commission relativement au transfert des permis de service à 60882 Manitoba Corporation.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON,

le 3 octobre 19 84

DECISION NO.

WDA1984-130-8385

RELATIVE À:

Aero Trades (Western) Ltd. (sous séquestre) - autorisation de transférer à 600882 Manitoba Corporation la partie relative aux groupes d'aéronefs A et B du service aérien d'affrètement de la classe 4, permis A.T.C. 1005/59(c); et de la partie relative aux groupes d'aéronefs A et B du service aérien d'affrètement international de la classe 9-4, permis A.T.C. 390/67(CF).

N° 6745 WD AU RÔLE RÉFÉRENCE N° 2-A266-2A,-5A (31/84)

AUDIENCE TENUE À WINNIPEG (MANITOBA) LES 11 ET 12 JUIN 1984.

DEVANT:

J. M. McDonough
J. D. Thompson, Q.C.
Anne-Marie Trahan, Q.C.
Président
Commissaire
Commissaire

COMPARANTS

J. E. Foran
W. G. Ryall
Lamar O. Stanford
Avocat de Perimeter Airlines
Avocat de Campbell Air

Avocat de Clarkson Co. Ltd.,
Syndic de faillite et administrateur
séquestre d'Aero Trades (Western) Ltd.
Paul Forsyth
Avocat de 60882 Manitoba Corporation

P. W. Noonan

Avocat de la Commission



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TRADE

- D25 SASKATOON, November 20

19
84

DECISION NO. WDA1984-130-8385
(Amended)

Amendment

to

Decision No. WDA1984-130-8385
dated October 4, 1984 - Aero
Trades (Western) Ltd.

File Nos. 2-A266-2A
-5A

In the aforementioned
Decision, all reference to
"60882 Manitoba Corporation"
should read "Westwind Aviation
Corporation proposing to
operate under the firm name
and style of Air West".

Modification

à

La décision n° WDA1984-130-8385
du 4 octobre 1984 - Aero
Trades (Western) Ltd.

Références n°s 2-A266-2A
-5A

Dans la décision susmen-
tionnée, toute mention de
"60882 Manitoba Corporation"
doit se lire "Westwind Avia-
tion Corporation, qui se
propose d'exercer son acti-
vité sous le nom commercial
de Air West".

R.W. Lebell
Secretary Secrétaire



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI

TA 125

- D25

SASKATOON.

October 19

1984

DECISION NO. WDA1984-131-8408

APPLICATION by J.T. Thomas Aviation Ltd. carrying on business under the firm name and style of Glacier Helicopters for authority to also operate a Class 7 Specialty-Helilogging-commercial air service using rotating wing aircraft in Group C-RW under Licence No. A.T.C. 3351/82(H)

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-G362-1A(137/84)(WD)
Docket No. 6950 WD

J.T. Thomas Aviation Ltd. carrying on business under the firm name and style of Glacier Helicopters (hereinafter Glacier) has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the title hereto.

Under Licence No. A.T.C. 3351/82(H) Glacier is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service using rotating wing aircraft in Group A-RW and C-RW from a base at Smithers, B.C.

Notice of the application was published in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee.

The applicant submits that there are few operators in the province of British Columbia that are licenced to provide Helilogging service using Group C-RW aircraft, the nearest being situated 170 miles west of Smithers. The applicant further submits that its base, Smithers Airport, may be considered to be the middle of the logging area of interest in B.C. Additionally, all B.C. forest activity for the district is located at Smithers Airport under the Regional Air Co-ordinator for the Prince Rupert Forest Region, Ministry of Forests, Province of B.C. The applicant projected that 250 hours would be flown in the Bell 204B aircraft for each the first and second years of operation for the proposed service.

We have considered the application in respect of the Class 7 Specialty-Helilogging-service and the material in support thereof. We note that the applicant has forecast a reasonable demand for the service, and that there were no interventions in opposition. Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the public convenience and necessity requires the granting of the application for Helilogging service.

DECISION NO. WDA1984-131-8408

The application by J.T. Thomas Aviation Ltd. carrying on business under the firm name and style of Glacier Helicopters for authority to also operate a Class 7 Specialty-Helilogging-service using rotating wing aircraft in Group C-RW from a base at Smithers, B.C. under Licence No. A.T.C. 3351/82(H), is hereby approved.

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 3351/82(H) will issue, upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

The French translation of this
decision will follow.

La version française de cette
decision va suivre.



CAI
TAKE
- 025

SASKATOON,

October 19 19 84

DECISION NO. WDA1984-132-8409

APPLICATION by Ucluelet Sea & Air Limited for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services from a base at Tofino, British Columbia using Groups A, B and C fixed wing aircraft.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-U58-1
Docket NO. 6978WD

Ucluelet Sea & Air Limited (hereinafter Ucluelet) has applied to the Commission for authority to operate the commercial air services set out in the Title hereto.

Notice of the Class 4 Charter application was published in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, an intervention opposing the granting of the application was filed with the Commission by Pacific Rim Airlines Ltd. (hereinafter Pacific Rim). The applicant replied to the intervention.

In the application, Ucluelet submits that although the local carrier, Pacific Rim, is authorized to provide Class 4 Charter service with fixed wing aircraft in Groups A and B from Tofino, it offers only VFR service with single engined aircraft and provides no passenger facilities at its Tofino base. The applicant is of the view that this entirely unsatisfactory level of service at Tofino is the direct result of Pacific Rim being unable, with its single engined aircraft, to provide adequate service at both of its bases, Tofino and Port Alberni.

The applicant maintains that it plans to offer a superior service to that of Pacific Rim. Specifically, it plans to perform the service under IFR conditions with a twin-engined Navajo in Group B and a twin-engined Queen Air in the C Group. Besides, the applicant will provide adequate passenger facilities should the application be approved.

Accompanying the application were 12 letters of support which, although identical in nature, do express, in the main, dissatisfaction with the level of service being provided by Pacific Rim where at the same time expressing a degree of support for the applicant.

DECISION NO. WDA1984-132-8409

Pacific Rim, in its intervention opposing the application, points to its five-year tenure of providing charter service full time at Tofino. It maintains that the local market is insufficient to support two competing licences and its continued survival at Tofino is dependant upon its ability to rotate staff and aircraft between its two bases at Tofino and Port Alberni. Moreover, the intervenor is of the view that any hours flown by the applicant would be a direct diversion from Pacific Rim.

The applicant, in reply, dismisses the intervention, as being devoid of fact or evidence and dealing only in opinion and inference.

We have considered the application, the material in support thereof and the intervention referred to.

We note that the applicant does propose to introduce some fairly sophisticated aircraft into the service from Tofino. Coupled with the addition of the proposed passenger service facilities, this is perceived by us to be an upgrading of the present service available. This is particularly applicable insofar as the applicant is proposing to offer Group C aircraft to the people of Tofino which would mean a new service being offered which has not previously been offered at that point.

Moreover, we also note that during most of the 1970's, the Town of Tofino had competitive charter service and the reappearance of competition will, in our opinion, benefit the local population.

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the present and future public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Ucluelet Sea & Air Limited for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services from a base at Tofino, British Columbia using Groups A, B and C fixed wing aircraft is hereby approved, and licences will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Commission as applicable.

The Class 4 Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the Condition Respecting Route Protection, in the attachment hereto, which is hereby made a part of this Decision, and following additional conditions:

This licence is subject to Positioning Charges Regulations, C.R.C., 1978, C.73.

The Licensee is authorized in its operation to the use of Groups A, B and C fixed wing aircraft.

DECISION NO. WDA1984-132-8409

The Class 9-4 International Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operations to the use of Groups A, B and C fixed wing aircraft.

Prior to conducting an international flight under this Licence, the Licensee must obtain the required authorization from the appropriate authorities of the foreign government concerned.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

The French translation of this
decision will follow.

La version française de cette
decision va suivre.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI

TAI 25

- D25

SASKATOON, October 19 19 84

DECISION NO. WDA1984-133-8410

APPLICATION by Sky West Aviation Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Flying Training -commercial air service from a base at Pincher Creek, Alberta, using fixed wing aircraft in Group A.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-S652-5
Docket No. 6856WD

Sky West Aviation Ltd. (hereinafter Sky West) has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto.

Notice of the application was distributed to all licensed Class 7 Specialty - Flying Training - and Class 6 air carriers within a fifty mile radius of the proposed base, and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee by Westcastle Park, Pincher Creek and Foothills Flying Services Ltd. The applicant replied to the interventions.

Five letters of support from the Municipality of Crowsnest Pass, Rancher's Auto Centre, Pincher Creek, the Town of Pincher Creek, the Municipal District of Pincher Creek, and the Pincher Creek and District Economic Development Board, as well as 26 form-type letters signed by residents of the region, were attached to the application.

Sky West submits:

- that it had operated five flying training satellite schools in Pincher Creek, thus showing it is able, willing and ready to satisfy the on-going demand;
- that in the past seven years, it had trained some 35 pilots and flown 1800 revenue hours; and
- that individuals have expressed their intentions of using the proposed service, and Sky West anticipates that the demand in the first year of operation will be 1100 hours, with an increase to 1600 hours in the second year.

DECISION NO. WDA1984-133-8410

In its intervention opposing the granting of the application, Foothills Flying Services Ltd. states that it wants to offer a service similar to the one proposed by Sky West and that one of its founders was operating the satellite flying school of Sky West and consequently many of the individuals and companies who were supporting Sky West now support Foothills Flying Services Ltd.

In reply to the intervention of Foothills Flying Services Ltd., the applicant submits that it has not received a copy of the application mentioned by the intervenor.

In its intervention, Westcastle Park states that it was initially supporting the application of Sky West, but it is now withdrawing its support to give it to Foothills Flying Services Ltd., since this latter carrier is locally owned and operated, and since it feels Sky West is less enthusiastic about pursuing an active role in Pincher Creek.

In reply to the intervention of Westcastle Park, Sky West submits that it is not less enthusiastic about the flying training school, and it knows the market of Pincher Creek.

We have considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to.

We note that:

- there is no flying training school operating at Pincher Creek;
- the letters of support indicated a need for such a service;
- the applicant has already operated a satellite flying school at Pincher Creek; thus demonstrating a need for the service;
- three other Class 7 Specialty - Flying Training - commercial air services operate in the Pincher Creek region, two at Lethbridge, Alberta and one at Fernie, B.C., but none of these three carriers has opposed the application;
- the opposition comes mainly from a carrier who wishes to establish itself at Pincher Creek; and
- Aviation statistics show that the applicant has flown a substantial number of revenue hours from a base at Claresholm.

We are therefore of the opinion that there is sufficient potential to warrant the granting of the application. Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

DECISION NO. WDA1984-133-8410

The application by Sky West Aviation Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Flying Training - commercial air service from a base at Pincher Creek, Alberta, using fixed wing aircraft in Group A, is hereby approved, and licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The licence to be issued in pursuance to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsections 20(1) and 20(2) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is restricted in its operations to the use of fixed wing aircraft in Group A.

The Licensee shall not provide Class 7 Flying Training commercial air service under this licence from a base other than the base specified herein, unless it has received authority from the Committee to provide such service elsewhere.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner



- que trois autres services aériens commerciaux de la classe 7 (spécialisé: entraîné au vol) sont offerts dans la région de Pincher Creek, dont deux à Lethbridge (Alberta) et un à Fernie (C.-B.), mais qu'aucun des trois transporteurs assurant ces services ne s'est opposé à la requête;

- que l'opposition au service provient principalement du transporteur qui veut s'installer à Pincher Creek; et

- que les statistiques d'aviation indiquent que la requête a effectué un nombre important d'heures de vol payantes à partir de la base de Claresholm.

Nous sommes donc d'avis qu'il y a un potentiel suffisant pour justifier l'agrement de la requête. En conséquence, nous sommes convaincus que la requête a prouvé que le service aérien commercial proposé est requis par la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Est par la présente agréée la requête déposée par Sky West Aviation Ltd. en autorisation d'assurer, à partir d'une base située à Pincher Creek (Alberta), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraîné au vol), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A. Un permis sera délivré dès que la requête se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées aux paragraphes 20(1) et (2) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe A.

Il est interdit à la titulaire d'assurer un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraîné au vol) à partir d'une base autre que celle spécifiée aux présentes, à moins d'autorisation contraire du Comité.

Le Commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

- qu'au cours des sept dernières années, elle a formé 35 pilotes et effectué 1800 heures de vol payantes; et

- que des particuliers ont exprimé leur intention d'utiliser le service proposé et qu'elle prévoit une demande de 1100 heures pendant la première année de son exploitation, demande qui passera à 1600 heures la deuxième année.

Dans une intervention contraire à l'agrément de la requête, Foothills Flying Services Ltd. déclare qu'elle veut offrir un service semblable à celui proposé par Sky West, qu'un de ses fondateurs exploitait l'école satellite d'entraînement au vol de Sky West et qu'en conséquence un grand nombre de particuliers et de compagnies qui appuyaient précédemment Sky West donnent maintenant leur appui à Foothills Flying Services Ltd.

En réponse à l'intervention de Foothills Flying Services Ltd., la requérante allègue qu'elle n'a pas reçu de copie de la requête mentionnée par l'intervenante.

Westcastle Park déclare dans son intervention, qu'au début, elle était en faveur de la requête de Sky West, mais que maintenant elle lui retire son appui pour le donner à Foothills Flying Services Ltd. parce qu'un transporteur local possède et exploite cette compagnie et qu'elle a de plus l'impression que Sky West n'est pas très enthousiaste à l'idée de jouer un rôle actif à Pincher Creek.

En réponse à l'intervention de Westcastle Park, Sky West déclare qu'elle n'est pas moins enthousiaste au sujet de l'école d'entraînement au vol et qu'en outre elle connaît le marché de Pincher Creek.

Nous avons étudié la requête, les documents à l'appui et les interventions précitées.

Nous notons

- qu'il n'y a aucune école d'entraînement au vol à Pincher Creek;
- que les lettres d'appui indiquent un besoin pour ce genre de service;
- que la requérante a déjà exploité une école satellite d'entraînement au vol à Pincher Creek démontrant ainsi un besoin pour le service;



SASKATOON, le 19 Octobre 19 84

DECISION NO. WDA1984-133-8410

REQUÊTE présentée par Sky West Aviation Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation d'assurer, à partir d'une base située à Pincher Creek (Alberta), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-S652-5
N° 6856 WD au rôle

Sky West Aviation Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'assurer le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé.

Avis de la requête a été distribué à tous les titulaires de permis des classes 7 (spécialisé: entraînement au vol) et 6 (aéro-club) dans un rayon de cinquante milles de la base proposé, et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions contraires à l'agrément de la requête de Westcastle Park, Pincher Creek and Foothills Flying Services Ltd. La requérante a répondu auxdites interventions.

Le Comité a reçu cinq lettres d'appui venant de la municipalité de Crowsnest Pass, de Rancher's Auto Centre, de Pincher Creek, de la ville de Pincher Creek, du district municipal de Pincher Creek et du conseil de développement économique du district et de Pincher Creek, ainsi que 26 lettres circulaires signées des habitants de la région qui étaient jointes à la requête.

Sky West déclare

- qu'elle a exploité une école d'entraînement au vol à Pincher Creek, ce qui indique qu'elle a la capacité et la volonté de satisfaire à la demande et qu'elle est prête à le faire;



CAI
TAIR
-325
SASKATOON, October 23 19 84

DECISION NO. WDA1984-134-8416

APPLICATION by Associated Flying Schools Ltd.
carrying on business under the firm name and style of
Langley Flight Centre for the transfer of a
commercial air service authorized under Licence No.
A.T.C. 3358/82(H) to International Heliflight Schools
Ltd.

File No. 2-L297-2A

Docket No. 7008WD

Under Licence No. A.T.C. 3358/82(H), Associated Flying Schools Ltd. carrying on business under the firm name and style of Langley Flight Centre is authorized to operate a Class 7 Specialty -Flying Training - commercial air service from a base at Langley, British Columbia, using Group A-RW rotating wing aircraft.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and section 27 of the National Transportation Act, R.S.C., 1970, C. A-3, as amended, the Committee has received notice that Associated Flying Schools Ltd. carrying on business under the firm name and style of Langley Flight Centre proposes to transfer to International Heliflight Schools Ltd. the commercial air service authorized under the aforesaid licence.

Notice of the proposed transfer of commercial air service was distributed to all licensed Class 6 and Class 7 Specialty - Flying Training - air carriers within a fifty mile radius of the proposed base. Pursuant to the Notice, no interventions opposing the proposed transfer were filed with the Committee.

In consideration of the foregoing, and the information and documents filed with the Secretary in response to the requirements of the Committee, we have determined that the aforesaid transfer will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 3358/82(H) from Associated Flying Schools Ltd. carrying on business under the firm name and style of Langley Flight Centre to International Heliflight Schools Ltd. is not disallowed subject to the condition that International Heliflight Schools Ltd. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable and commences operating the service within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the service

DECISION NO. WDA1984-134-8416

authorized under Licence No. A.T.C. 3358/82(H) shall remain in the name of and continue to be operated by Associated Flying Schools Ltd. carrying on business under the firm name and style of Langley Flight Centre until a new document of licence has issued to International Heliflight Schools Ltd.

A new document of licence shall issue to International Heliflight Schools Ltd. upon compliance by it with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signature)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signature)

B.R. Wolfe
Commissioner

Flying Schools Ltd. exerçant son activité sous le nom commercial de Langley Flight Centre et continue d'être exploitée par elle jusqu'à ce qu'un nouveau permis soit délivré à International Heliflight Schools Ltd.

Un nouveau permis sera délivré à International Heliflight Schools Ltd. dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire

(Signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(Signature)

B.R. Wolfe



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON, Le 23 Octobre 19 84 DECISION NO. WDA1984-134-8416

REQUÊTE présentée par Associated Flying Schools Ltd. exerçant son activité sous le nom commercial de Langley Flight Centre (ci-après la requérante) en autorisation de céder à International Heliflight Schools Ltd. le service aérien commercial prévu au permis A.T.C. 3358/82(H).

Référence n° 2-L297-2A

N° 7008WD au rôle

Le permis A.T.C. 3358/82(H) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Langley (C.-B.), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

Conformément aux articles 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, et 27 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. A-3, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu avis que la requérante se propose de céder à International Heliflight Schools Ltd. le service aérien commercial prévu au permis susmentionné.

Avis du transfert proposé a été distribué à tous les titulaires de permis des classes 6 (aéro-club) et 7 (spécialisé: entraînement au vol) dans un rayon de cinquante milles de la base projetée. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune opposition au transfert projeté.

Compte tenu de ce qui précède, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, nous sommes d'avis que le transfert susmentionné ne restreindra pas indument la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

N'est pas refusé le transfert du service aérien commercial prévu au permis A.T.C. 3358/82(H) de Associated Flying Schools Ltd. exerçant son activité sous le nom commercial de Langley Flight Centre à International Heliflight Schools Ltd., à la condition que celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents, quelle commence à exploiter le service dans les 180 jours suivant la date de la présente décision et que le service prévu au permis A.T.C. 3358/82(H) demeure au nom de Associated



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA 135
- 135
SASKATOON, October 23

1984

DECISION NO. WDA1984-135-8417

APPLICATION by Big Rock Air Services Ltd. for
amendment of Licence No. A.T.C. 2692/77(C) by
changing the base of operation from Gypsumville,
Manitoba to South Indian Lake, Manitoba.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-B406-1A
Docket No. 6955 WD

Big Rock Air Services Ltd. (hereinafter Big Rock) has applied to
the Air Transport Committee for the amendment as set out in the Title
hereto. The application was received on May 3, 1984, and was complete
and ready for processing on May 24, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 2692/77(C), Big Rock Air Services
Ltd. is authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Aerial
Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air services from
a base at Gypsumville, Manitoba using Group A fixed wing aircraft.

Notice of the application was published on June 7 and 11, 1984 in
the newspapers of the areas concerned and copies of the notice were sent to
interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, an intervention
opposing the granting of the application was filed by R n D Aviation Ltd.
(hereinafter R n D). The applicant replied to the intervention. Pleadings
closed on July 23, 1984.

Three letters of support from Freshwater Fish Marketing
Corporation, Manitoba Hydro and Fisheries and Environment Canada, and a
petition signed by 152 people were filed with the application.

The applicant submits that:

- it has operated for a number of years from a base at
Gypsumville and business is dependent on Lake St. Martin
where water levels are controlled by Fairford Dam;
- operations had to be curtailed as water levels had been
lowered; and

- it was awarded a contract to haul fish to South Indian Lake.

R n D states in its intervention that:

- it operates a Class 4 Charter service with aircraft in Groups A and B from a base at Leaf Rapids, 45 miles southwest of the proposed base, and does considerable business from South Indian Lake; if this application is approved R n D will be forced to apply the Positioning Charges Regulations with the result that the ability of the local population to receive responsive and economic charter services would be restricted;
- the applicant has not proven a need for the proposed change of base since the various activities it cited may be operated under its present licence or by other licensed carriers;
- the letters of support do not provide concrete support in terms of proposed hours of utilization and two of them (from Fisheries and Environment Canada and Manitoba Hydro) indicate that Big Rock has been able to provide a service in the past and there is no reason it cannot continue to do so without a change of base;
- the signed petition does not indicate any forecast utilization of the service and ignores the fact of increased cost because of the need to apply the Positioning Charges Regulations to other air carriers; and
- the forecast of 650 hours is not substantiated by Big Rock and it doubts the accuracy of the figure.

In its reply, Big Rock maintains that:

- the proposed service is local in nature and does not infringe upon the Group A Charter service provided by R n D at Leaf Rapids;
- since South Indian Lake is isolated, air users must pay the cost of ferrying aircraft to obtain commercial air services; and
- if R n D is really serious about providing year-round service from South Indian Lake, it should apply for a Class 4 Group A authority rather than intervene against this application.

DECISION NO. WDA1984-135-8417

We have considered the application, the material in support thereof and the intervention referred to. We note that in order for the applicant to remain viable it must relocate as the water level of the lake where it presently operates has been lowered to such an extent so as to seriously jeopardize its overall operations. Accordingly, we are satisfied that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

We further note that the applicant has operated charters out of South Indian Lake for some time, and that the community has been served by a number of itinerant carriers. We are of the opinion that the continuation of this competition would be beneficial and have concluded that South Indian Lake should remain an open point for Group A charter service. This will enable other carriers to operate without the necessity of assessing positioning charges.

The application by Big Rock Air Services Ltd. for amendment of Licence No. A.T.C. 2692/77(C) by changing the base of operation from Gypsumville, Manitoba to South Indian Lake, Manitoba is hereby approved.

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 2692/77(C), will issue upon compliance by the Licensee with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

- son service proposé est de nature locale et n'empêche pas sur le service d'affrètement que R n D assure au moyen d'aéronefs du groupe A à partir de Leaf Rapids;

- comme South Indian Lake est isolée, les utilisateurs du service aérien doivent payer le coût de convoyage de l'aéronef pour obtenir un service aérien commercial; et

- si R n D veut vraiment assurer un service à longueur d'année à partir de South Indian Lake, elle devrait présenter une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'assurer un service de la classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe A, plutôt que de faire opposition à sa requête.

Nous avons étudié la requête, les documents à l'appui et l'intervention précitée. Nous notons que, pour demeurer rentable, la requérante doit déplacer sa base car le niveau de l'eau du lac à partir duquel cette dernière assure actuellement ses services a été tellement abaissé que la situation menace sérieusement l'existence du service. Par conséquent, nous sommes convaincus que la commodité et les besoins du public requièrent l'agrément de la présente requête.

Nous notons également que la requérante a assuré depuis quelque temps des affrètements en dehors de South Indian Lake, et que la collectivité a également été desservie par un nombre de transporteurs itinérants. Nous sommes d'avis que la continuation de cette concurrence serait avantageuse et nous avons conclu que South Indian Lake doit demeurer un point ouvert à l'égard des affrètements assurés au moyen d'aéronefs du groupe A, ce qui permettra aux autres transporteurs d'offrir des services sans fixer de taxes de mise en place.

Est par la présente agréée la requête déposée par Big Rock Air Services Ltd. en vue de modifier le permis A.T.C. 2692/77(C) en remplaçant la base d'exploitation Gypsumville (Manitoba) par South Indian Lake (Manitoba).

Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 2692/77(C), sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

- dépendent du lac Saint-Martin où le niveau de l'eau est contrôlé par le barrage Fairford;
- il lui a fallu réduire ses activités parce que le niveau de l'eau a été abaissé; et
- elle a obtenu un contrat de transport de poissons jusqu'à South Indian Lake.

Dans son intervention, R n D soutient ce qui suit:

- elle assure un service d'atterrissage de la classe 4 au moyen d'avions des groupes A et B, à partir d'une base située à Leaf Rapids, soit à 45 milles au sud-ouest de la base proposée par la requérante, et elle assure de nombreux vols à partir de South Indian Lake; si la présente requête est agréée, elle devra appliquer le Règlement sur les taxes de mise en place, ce qui se traduira pour la population locale par des services aériens moins souples et plus dispendieux;

- la requérante n'a pas démontré la nécessité du changement de base proposé; en effet, les diverses activités dont elle fait mention peuvent être menées en vertu de son permis actuel ou par d'autres transporteurs autorisés;

- les lettres d'appui à la requête ne fournissent pas d'appuis chiffrés en heures d'utilisation projetées et deux de ces lettres (celle des ministères des Pêches et Océans et d'Environnement Canada et celle de Manitoba Hydro) indiquent que la requérante a été en mesure d'assurer un service par le passé et qu'il y a aucun raison qu'elle ne puisse continuer de le faire sans avoir à changer de base;

- la pétition déposée à l'appui ne contient aucune prévision d'utilisation et ne tient pas compte des coûts plus élevés qui résulteront de la nécessité d'appliquer le Règlement sur les taxes de mise en place à l'égard des autres transporteurs; et

- la prévision de 650 heures de vol ne repose sur rien de concret et elle doute de l'exactitude de ce chiffre.

En réponse, la requérante soutient que:

SASKATOON, 19 84 Le 23 Octobre
 DECISION NO. WDA1984-135-8417

REQUÊTE présentée par Big Rock Air Services Ltd. (ci-après la requérante) en vue de modifier le permis A.T.C. 2692/77(C) en remplaçant la base d'exploitation Gypsumville (Manitoba) par South Indian Lake (Manitoba).

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-B406-1A

N° 6955 WD au rôle

Big Rock Air Services Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation de modifier le permis de la façon énoncée dans l'intitulé. La requête, reçue le 3 mai 1984, a été complétée le 24 mai 1984, date à laquelle elle était prête à être étudiée.

Le permis A.T.C. 2692/77(C) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Gypsumville (Manitoba), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisé: inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

Avis de la requête a été publié les 7 et 11 juin 1984 dans les journaux des régions visées et signalé aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, une intervention contraire à l'agrément de la requête a été déposée par R n D Aviation Ltd. La requérante a répondu à l'intervention. Les plaidoiries ont été déclarées closes le 23 juillet 1984.

La requête était accompagnée de trois lettres à l'appui provenant de Freshwater Fish Marketing Corporation, de la Manitoba Hydro et des ministères des Pêches et Océans et de l'Environnement du Canada, ainsi que d'une pétition portant 152 signatures.

La requérante fait valoir ce qui suit:

- elle exploite ses services depuis un certain nombre d'années à partir de Gypsumville et ses activités



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA125
-D25
SASKATOON, October 23 19 84

DECISION NO. WDA1984-136-8418

APPLICATION by Southern Frontier Air Transport Ltd. carrying on business under the firm name and style of Southern Frontier Airlines for authority to amend Licence Nos. A.T.C. 2812/78(C) and A.T.C. 607/78(CF) by adding thereto Group E fixed wing aircraft.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File Nos. 2-S683-1A
-2A

Docket No. 7000WD

Southern Frontier Air Transport Ltd. carrying on business under the firm name and style of Southern Frontier Airlines (hereinafter Southern Frontier) has applied to the Air Transport Committee for the authority set out in the Title hereto. The application was received complete and ready for processing on June 20, 1984.

Under Licence Nos. A.T.C. 2812/78(C) and A.T.C. 607/78(CF), Southern Frontier is authorized to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter, respectively, using Groups A, B, C and D (restricted to DC-3 aircraft in Group D) fixed wing aircraft from a base at Calgary, Alberta.

Notice of the application was published on July 6, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee. Pleadings were completed on September 6, 1984.

The applicant submits that at present, there is only one carrier holding a Class 4 Group E licence who has base facilities in Calgary; and that it forecasts 300 revenue flying hours in its first year of operations and 400 revenue flying hours in the second year.

We have considered the application and in view of the lack of opposition, we are of the opinion that the applicant's case is a reasonable one. Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

DECISION NO. WDA1984-136-8418

The application by Southern Frontier Air Transport Ltd. carrying on business under the firm name and style of Southern Frontier Airlines for authority to amend Licence Nos. A.T.C. 2812/78(C) and A.T.C. 607/78(CF) by adding thereto Group E fixed wing aircraft is hereby approved.

New documents of licence, bearing Licence Nos. A.T.C. 2812/78(C) and A.T.C. 607/78(CF), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Est par la présente agréée la requête déposée par Southern Frontier Air Transport Ltd., exerçant son activité sous le nom commercial de Southern Frontier Airlines en vue de modifier les permis A.T.C. 2812/78(C) et A.T.C. 607/78(CF) en y ajoutant l'autorisation d'utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe E.

De nouveaux permis, portant les numéros A.T.C. 2812/78(C) et A.T.C. 607/78(CF), seront délivrés dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe



SASKATOON, Le 23 Octobre 19 84 DECISION NO. WDA1984-136-8418

REQUÊTE présentée par Southern Frontier Air Transport Ltd., exerçant son activité sous le nom commercial de Southern Frontier Airlines (ci-après la requérante), en vue de modifier les permis A.T.C. 2812/78(C) et A.T.C. 607/78(CF) en y ajoutant l'autorisation d'utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe E.

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE

Références nos 2-5683-1A
 -2A

N° 7000 WD au rôle

Southern Frontier Air Transport Ltd., exerçant son activité sous le nom commercial de Southern Frontier Airlines a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation énoncée dans l'intitulé. La requête, reçue le 20 juin 1984, pouvait être étudiée à compter de cette même date.

Les permis A.T.C. 2812/78(C) et A.T.C. 607/78(CF) autorisent la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Calgary (Alberta), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international), respectivement, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A, B, C et D (limitée aux DC-3 du groupe D).

Avis de la requête a été publié le 6 juillet 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête. La clôture des débats a eu lieu le 6 septembre 1984.

La requérante fait valoir qu'actuellement, il a qu'un transporteur qui détient un permis d'affrètement exploité au moyen d'aéronefs du groupe E et qui possède d'installations à Calgary; et qu'elle propose d'effectuer 300 heures de vol payantes au cours de sa première année d'exploitation et 400 heures au cours de la seconde.

Nous avons étudié la requête et comme il n'y a eu aucune opposition à la requête, nous sommes d'avis que la requérante a soumis une demande raisonnable. En conséquence, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA125
-325
SASKATOON,

October 29 1984

DECISION NO. WDA1984-137-8426

APPLICATIONS by Northern Mountain Helicopters Inc. for authority to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Aerial Control - Aerial Construction - Aerial Application and Distribution - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - Aerial Photography restricted to Scenics - commercial air services using rotating wing aircraft in Group A-RW, from bases at Houston, Mackenzie, Terrace and Quesnel, British Columbia.

DECISION: APPLICATIONS APPROVED WITH MODIFICATION.

File Nos. 2-N233-5

-6

-7

-8

Docket Nos. 6898, 6899
6900, 6901

Northern Mountain Helicopters Inc. (hereinafter Northern Mountain) has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air services set out in the Title hereto.

Notice of the applications were published in the newspapers of the areas concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, an intervention opposing the granting of the applications was filed with the Committee by Okanagan Helicopters Ltd. The applicant replied to the intervention.

Letters of support were filed with the Committee by the following:

in respect of the application from a base at Houston, B.C.

- Northwood Pulp and Timber Limited,
- Houston Forest Product Co., and
- R.C.M.P., Houston Detachment.

in respect of the application from a base at Mackenzie, B.C.

- British Columbia Forest Products Limited,
- Finlay Forest Industries Ltd., and
- R.C.M.P., Mackenzie Detachment.

DECISION NO. WDA1984-137-8426

in respect of the application from a base at Terrace, B.C.

- B.C. Hydro,
- BC Timber Ltd.,
- Alcan Smelters and Chemicals Ltd.,
- B.C. Ministry of Transportation and Highways, and
- Skeena Sawmills.

and in respect of the application from a base at Quesnel, B.C.

- Weldwood of Canada Limited,
- West Fraser Mills Ltd.,
- Ernst Forest Products Ltd., and
- R.C.M.P., Quesnel Detachment.

The applicant submits that:

- there is a need for these classes of service that is not being met by its competitor;
- letters of support for the proposed services indicate a revenue hour commitment of approximately 400 hours at Houston, 300 hours at Mackenzie, 620 hours at Terrace and 720 at Quesnel;
- in the first year of operation it forecasts 600 hours at Mackenzie, 600 hours at Houston, 400 hours at Terrace and 650 hours at Quesnel; and
- numerous government and industrial organizations make up its regular clientèle.

In its intervention, Okanagan Helicopters Ltd. states that:

- "should the Air Transport Committee determine that Northern has established that public convenience and necessity requires the granting of the application for new bases that they should not issue four new separate licences but that the present existing licence of Northern have the four bases added to it as supplementary bases"; and
- its recommendation above is consistent with the action taken by the Committee in respect of Horizon Helicopters (Decision No. 7650, dated September 27, 1983) and Trans North Turbo Air (Decision No. 7885, dated February 22, 1984).

DECISION NO. WDA1984-137-8426

Northern Mountain replied to the intervention submitting that it holds two distinct licences, 1662/66(H) and 2234/73(H), at the present time, and does not know which one Okanagan would like to see amended; that both of these licences include both groups A-RW and C-RW; and that the four pending applications are for Group A-RW activity only. The applicant maintains that it is not applying for Group C-RW status at these bases; and that the applications for Class 4 Group A-RW licensed status at Mackenzie, Houston, Terrace and Quesnel, B.C. stand on their own merits.

We have considered the applications, the material in support thereof and the intervention referred to.

We note that, in addition to the letters of support appended to each application, Northern Mountain has well documented evidence of demand through statistical data on its operations at the points requested. Consequently, we are of the opinion that the applicant has met the policy criteria established in the Committee's August 20, 1980 letter to the industry in respect of applications for multiple bases, using rotating wing aircraft.

We are satisfied that the additional authorities should be approved. However, we are of the opinion that the additional four bases should be placed on the applicant's existing licence, Licence No. A.T.C. 1662/66(H). These additional authorities will contain the restriction that Northern Mountain is authorized to operate only Group A-RW aircraft from these four bases.

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the public convenience and necessity requires the granting of these additional authorities.

With the promulgation of SOR/83-166 dated February 15, 1983, the definition of a Class 4 Charter service was amended to include additional authority to perform all existing Class 7 Specialty services with the exception of Flying Training, with aircraft that are authorized for use in a carrier's charter licence.

Accordingly, the applications for authority to operate a Class 7 Specialty - Aerial Control - Aerial Construction - Aerial Application and Distribution - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - Aerial Photography restricted to scenics - commercial air service is no longer required as these authorities are now, by statutory definition, part of the Class 4 authority.

DECISION NO. WDA1984-137-8426

The applications by Northern Mountain Helicopters Inc. for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service from bases at Houston, Mackenzie, Terrace and Quesnel, British Columbia using Group A-RW, rotating wing aircraft are hereby approved by amending Licence No. A.T.C. 1662/66(H) to add the supplementary bases. A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 1662/66(H) will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable, and shall be subject to the following condition:

The Licensee is authorized to provide Class 4 Charter with aircraft in Group A-RW from the following bases:

Houston, B.C.
MacKenzie, B.C.
Terrace, B.C.
Quesnel, B.C.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

diaronefs que le transporteur est autorisé à exploiter par son permis d'atiréteur.

Donc, vos requêtes en autorisation d'assurer les services de la classe 7 (spécialisés: surveillance aérienne; construction au moyen d'aéronefs; épandage et dispersion de produits; inspection, reconnaissance et publicité aériennes; photographie aérienne non technique) ne sont plus requises puisque ces services sont maintenant, par définition statutaire, inclus sous le couvert du service de la classe 4.

Sont par la présente agréées les requêtes déposées par Northern Mountain Helicopters Inc. en autorisation d'assurer, à partir de bases situées à Houston, Mackenzie, Terrace et Quesnel (C.-B.), un service aérien commercial de la classe 4 (atirètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW, en amendant le permis numéro A.T.C. 1662/66(H) pour ajouter les bases supplémentaires. Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 1662/66(H), sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée de fournir un service de la classe 4 (atirètement) au moyen d'aéronefs du groupe A-RW de les bases suivantes:

Houston (C.-B.)
Mackenzie (C.-B.)
Terrace (C.-B.)
Quesnel (C.-B.)

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough
Le commissaire
(signature)

B.R. Wolfe

du public requièrent l'agrément de la requête en exploitation à partir de nouvelles bases, il ne devrait pas délivrer quatre permis distincts à la requérante, mais plutôt ajouter à son permis actuel les quatre bases supplémentaires.

- La recommandation susmentionnée est conforme aux mesures prises par le Comité en ce qui concerne Horizon Helicopters (décision n° 7650 du 27 septembre 1983) et Trans North Turbo Air (décision n° 7885 du 22 février 1984).

La requérante a répliqué à l'intervention en faisant valoir qu'elle détient actuellement deux permis distincts, 1662/66(H) et 2234/73(H), et qu'elle ne sait pas lequel des deux Okanagan aimerait voir modifier; que les aéronefs des groupes A-RW et C-RW figurent à ses deux permis; et que les quatre requêtes en suspens visent les aéronefs du groupe A-RW seulement. La requérante soutient qu'elle ne demande pas l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe C-RW à ces bases, et que ses requêtes visant à exploiter des services de la classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe C-RW aux points Mackenzie, Houston, Terrace et Quesnel (C.-B.) doivent être jugées par elles-mêmes.

Nous avons étudié les requêtes, les documents à l'appui et l'intervention précitée.

Nous notons qu'en plus des lettres d'appui jointes à chacune des requêtes, la requérante a présenté des éléments de preuve solidement documentés consistant en données statistiques sur ses activités aux points en question. En conséquence, nous sommes d'avis que la requérante a satisfait aux critères établis par le Comité dans sa lettre du 20 août 1980 adressée à l'industrie du transport aérien relativement aux requêtes visant la desserte de bases multiples au moyen d'aéronefs à voilure tournante.

Nous sommes convaincus que les permis additionnels devraient être agréés. Cependant, nous sommes d'avis que les quatre bases additionnels devraient être placées sur le permis actuel, Permis n° A.T.C. 1662/66(H). Ces permis additionnels comporteront la restriction que Northern Mountain est seulement autorisé d'assurer le service au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, de ces quatre bases.

En conséquence, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public requièrent l'agrément de les permis additionnels.

Aux termes de la modification n° SOR/83-166 du 15 février 1983, la définition d'un service d'affrètement de la classe 4 a été modifiée afin d'y inclure l'autorisation supplémentaire d'exécuter tous les services spécialisés de la classe 7, sauf l'entraînement au vol, au moyen

- du détachement de Houston de la G.R.C.

Pour la base de Mackenzie (C.-B.), l'appui venait:

- de British Columbia Forest Products Limited,
- de Finlay Forest Industries Ltd., et
- du détachement de Mackenzie de la G.R.C.

Pour la base de Terrace (C.-B.), l'appui venait:

- de B.C. Hydro,
- de BC Timber Ltd.,
- d'Alcan Smelters and Chemicals Ltd.,
- du ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique, et
- des scieries de Skeena.

Pour la base de Quesnel (C.-B.), l'appui venait:

- de Welwood of Canada Limited,
- de West Fraser Mills Ltd.,
- d'Ernst Forest Products Ltd., et
- du détachement de Quesnel de la G.R.C.

La requérante allègue ce qui suit:

- Le besoin qui existe pour ce genre de service n'est pas satisfait par ses concurrents.

- Les lettres d'appui au service proposé indiquent une demande d'environ 400 heures de vol payantes à Houston, 300 à Mackenzie, 620 à Terrace et 720 à Quesnel.

- Au cours de la première année d'exploitation, elle prévoit effectuer 600 heures de vol à Houston, 400 à Terrace et 650 à Quesnel.

- Sa clientèle régulière se compose de nombreux organismes gouvernementaux et industriels.

Dans son intervention, Okanagan Helicopters Ltd. déclare ce qui

suit:

- Si le Comité des transports aériens déterminait que Northern a prouvé que la commodité et les besoins



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON, Le 29 Octobre 19 84 DECISION NO. WDA1984-137-8426

REQUÊTES présentées par Northern Mountain Helicopters Inc. (ci-après la requérante) en autorisation d'assurer, à partir de bases situées à Houston, Mackenzie, Terrace et Quesnel (C.-B.), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisés: surveillance aérienne; construction au moyen d'aéronefs; épandage et dispersion de produits; inspection, reconnaissance et publicité aériennes; photographie aérienne non technique), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

DECISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE AVEC MODIFICATIONS.

Références nos 2-N233-5
-6
-7
-8

Nos 6898, 6899 au rôle
6900, 6901

Northern Mountain Helicopters Inc. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'assurer les services aériens commerciaux énoncés dans l'intitulé.

Avis des requêtes a été publié dans les journaux des régions visées et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu une intervention contraire à l'agrément de la requête de Okanagan Helicopters Ltd. La requérante a répondu à ladite intervention.

Des lettres d'appui ont été déposées auprès du Comité par les tenants énumérés ci-dessous.

Pour la base de Houston (C.-B.), l'appui venait:

- de Northwood Pulp and Timber Limited,
- de Houston Forest Product Co., et



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA125
-D 25

SASKATOON

January 8 19 85
le 8 janvier 1985

NOTICE OF AMENDMENT
AVIS DE MODIFICATION

Amendment

Modification

to

à

Decision No. WDA1984-137-8426
dated October 29, 1984

La décision n° WDA1984-137-8426
du 29 octobre 1984

File Nos. 2-N233-5

Référence n°s 2-N233-5

-6

-6

-7

-7

-8

-8

Docket Nos. 6898, 6899
6900, 6901

N°s 6898, 6899, au rôle
6900, 6901

On Page 3, in the fourth
paragraph, and on Page 4
DELETE the reference to Licence
No. A.T.C. 1662/66(H) and
SUBSTITUTE therefor Licence No.
A.T.C. 2234/73(H).

À la page 3, dans le sixième
paragraphe, et à la page 4
SUPPRIMER la référence au Permis
n° A.T.C. 1662/66(H) et REMPLACER
par le Permis n° A.T.C. 2234/73(H).

(signed/signature)

R.W. Lebell
Secretary Secrétaire



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA125
-D25

SASKATOON, October 29

1984

DECISION NO. WDA1984-138-8427

APPLICATION by Custom Helicopters Ltd. for
authority to operate a Class 4 Charter commercial air
service from a base at Thompson, Manitoba using
Group A-RW rotating wing aircraft..

DECISION: APPLICATION APPROVED WITH MODIFICATION.

File No. 2-C566-2
Docket No. 6980 WD

Custom Helicopters Ltd. (hereinafter Custom) has applied to the
Air Transport Committee for authority to operate the commercial air
service set out in the Title. The application was received ready for
processing on June 4th, 1984.

Notice of the application was published on June 15, 1984 in the
newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to
interested air carriers and others. Gillam Air Services Ltd. applied on July
13, 1984 for an extension of time to file an intervention, and the Committee
granted the intervenor until July 25, 1984 to file such intervention.
Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of the
application were filed with the Committee by Okanagan Helicopters Ltd.
(hereinafter Okanagan) and Viking Helicopters Ltd. (hereinafter Viking).
The applicant replied to the interventions. Pleadings were completed on
August 3, 1984.

The applicant submits that in 1977, when it purchased the assets
of Lambair Ltd.'s helicopter division, the licenced base was at The Pas,
Manitoba (later changed to Winnipeg, Manitoba), although all assets were
operated from Thompson; that since that time, Custom has maintained full
base facilities at Thompson and has provided year round service; and that it
now seeks to have Thompson named as a base in order to improve
operational control. Custom also submits that services will continue to be
used by present clients which include:

Manitoba Hydro	500 hrs.
Manitoba Telephone	500 hrs.
Manitoba Forestry	500 hrs.
Mining Firms	500 hrs.
	<u>2,000 hrs.</u>

and that revenue hour estimates are based on past years of actual flying in
the area.

In its intervention, Okanagan submits that should the Committee determine that Custom has established that the public convenience and necessity requires the granting of the application for a new base it should not issue a new and separate licence, but that the present existing licence of Custom should have the base added to it as a supplementary base; and that this addition of a base to an already existing licence is consistent with the Air Transport Committee's Decisions in Horizon Helicopters (No. 7650) and Trans North Turbo Air (No. 7885).

In its reply to Okanagan's intervention, Custom states that it can see no reason why the Committee would give consideration to an intervention by a carrier with headquarters in Vancouver and no bases in Manitoba.

In its intervention, Viking states the following:

- "by letter dated January 27th, 1984 Viking notified the Air Transport Committee of its intention to apply to the Committee to transfer its Ottawa, Ontario licence to Thompson, Manitoba; by Decision No. 8109, the Committee agreed to a temporary suspension of the Ottawa licence pending completion of an application to transfer the licence to Thompson, Manitoba. It is Viking's contention that, by reason of having filed its intention several months prior to Custom, its formal application to transfer its licence to Thompson should be considered before the application by Custom";
- it has its own permanent hangar at Thompson and has carried substantial traffic from this base since 1975;
- Custom implies that the list of clients are the "exclusive preserve" of Custom and do not represent a diversion from other carriers; this is simply untrue;
- "in paragraph 360 Custom states that 'This application is submitted simply to improve operational control...'; we fail to understand the relevance of this statement, does it mean that Custom requires more licences in order to get its operations under control?"; and
- "it is Viking's opinion that Custom's application for a base at Thompson was hastily prepared and the evidence submitted does not justify granting its request; Custom has not supported its application with a single letter from existing or new clients, from the municipality or any other government agency."

In its reply to Viking's intervention, the applicant submits the following:

- "Viking Helicopters Limited advise they wrote the Committee on January 27th, 1984 advising of an intention to transfer its Ottawa licence to Thompson, Manitoba; then they state the Committee agreed to a temporary suspension of the Ottawa licence; now, after six months, they need more time to get their application completed and expect the Committee to deal with their application, if it ever arrives, prior to making a decision on the Custom Helicopters Ltd.'s application. We note the Committee has denied Viking's request, but if the Ottawa licence is suspended and the Thompson application is not submitted, it would be interesting to know the status of the Operating Certificate for Thompson operations";
- the Committee is aware that all Provincial and Federal government contracts are tendered; Custom have contracts at Thompson that have been renewed from year to year for the past seven years; and
- "most of our flying at Thompson has been under contract and we did not feel it necessary to approach these firms, who have been supporting us for several years, for letters of support".

We have considered the application, and the interventions referred to.

We note that by Licence No. A.T.C. 1396/62(H), Custom Helicopters Ltd. is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service using rotating wing aircraft in Group A-RW from a base at Winnipeg, Manitoba. We are of the view that the applicant has satisfied the policy criteria established in the Committee's August 20, 1980 letter to the industry, through its continued and substantial presence at Thompson and the fact that it has flown a considerable number of revenue hours in each of the years 1981-1983. Therefore, rather than granting Custom a separate Class 4 Charter licence at Thompson, Manitoba, which would duplicate the authorities held at Winnipeg, Manitoba, we are of the opinion that the same effect would be achieved by adding Thompson, Manitoba as a supplementary base to the carrier's existing licence. Thus, Custom's existing establishment at Thompson would be afforded full licensed base status consistent with the carrier's desire, without occasioning the necessity to issue an additional licence. Furthermore, since all rotating wing licensees are required to report activities only by area of operation and not by licence or base, the authorization of an additional base on its existing licence will impose no duplication of Custom's reporting obligations.

In accordance with the foregoing, we are satisfied that the public convenience and necessity requires the granting of the application as set out below.

DECISION NO. WDA1984-138-8427

Custom Helicopters Ltd. is hereby authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service using rotating wing aircraft in Group A-RW from a base at Thompson, Manitoba under Licence No. A.T.C. 1396/62(H).

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 1396/62(H), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Nous notons que le permis A.T.C. 1396/62(H) autorise Custom Helicopters Ltd. à assurer un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), à partir d'une base située à Winnipeg (Manitoba), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW. Nous sommes d'avis que la requérante a satisfait aux critères de la politique énoncée dans la lettre du 20 août 1980 du Comité adressée à l'industrie aérienne, en établissant une présence permanente et importante à Thompson et en effectuant un nombre considérable d'heures de vol payantes au cours de chacune des années allant de 1981 à 1983. En conséquence, au lieu d'accorder à la requérante un permis distinct de la classe 4 (affrètement) pour le point Thompson (Manitoba) qui ferait pendant aux permis autorisés à Winnipeg (Manitoba), nous sommes d'avis que le même résultat serait obtenu en ajoutant Thompson (Manitoba) comme base supplémentaire au permis actuel du transporteur. Ainsi, Thompson aurait pour la requérante le statut d'une base pleinement autorisée comme le souhaite le transporteur, sans qu'il soit nécessaire de délivrer un permis supplémentaire. De plus, étant donné que les titulaires de permis pour des aéronefs à voilure tournante sont requis de rendre compte de leurs activités par zone d'exploitation seulement et non par permis ou par base, l'autorisation d'une base supplémentaire au permis actuel de la requérante ne l'obligerait pas à rendre doublement compte de ses activités.

Compte tenu de ce qui précède, nous sommes convaincus que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête, de la façon énoncée ci-dessous.

Custom Helicopters Ltd. est par la présente autorisée à assurer, à partir d'une base située à Thompson (Manitoba), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW, et ce aux termes du permis A.T.C. 1396/62(H).

Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 1396/62(H), sera délivré à la requérante dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

permis en vue d'avoir le contrôle de ses activités;

- Viking est d'avis que la demande de la requérante visant l'exploitation d'une base à Thompson a été préparée à la hâte et que les éléments soumis ne justifient pas l'agrement de la requête; la requérante n'a présentée aucune lettre de clients actuels ou nouveaux, de municipalités ou d'autres organismes gouvernementaux à l'appui de sa requête.

En réponse à l'intervention de Viking, la requérante allègue ce qui suit:

- Viking Helicopters Limited déclare qu'elle a écrit au Comité le 27 janvier 1984, l'informant de son intention de remplacer dans son permis la base Ottawa par Thompson (Manitoba); puis, elle déclare que le Comité a accepté de suspendre temporairement le permis pour Ottawa; maintenant, après six mois, il lui faut un nouveau délai pour compléter la préparation de sa requête et elle s'attend à ce que le Comité examine sa requête, si jamais il la reçoit, avant de prendre une décision au sujet de celle de Custom Helicopters Ltd. La requérante note que le Comité a rejeté la demande de Viking mais, si le permis visant la base Ottawa est suspendu et que la requête pour Thompson n'a pas été présentée, il serait intéressant de savoir ce qu'il adviendra du certificat d'exploitation des services à Thompson;

- le Comité est au courant que tous les contrats des gouvernements provinciaux et fédéral sont adjugés par voie de soumission; la requérante a obtenu des contrats à Thompson qui sont renouvelés chaque année depuis sept ans;

- la plupart de vols assurés à Thompson ont été effectués sous contrat et nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de demander des lettres à ces entreprises qui nous donnent leur appui depuis plusieurs années.

Nous avons étudié la requête et les interventions précitées.

Les prévisions d'heures de vol payantes sont fondées sur les heures de vol réelles effectuées dans la région au cours des dernières années.

Dans son intervention, Okanagan prétend que si le Comité décidait que Custom a prouvé que la commodité et les besoins du public requièrent l'agrément de la requête visant à exploiter une nouvelle base, il ne devrait pas délivrer un permis distinct mais plutôt ajouter Thompson au permis actuel de la requérante à titre de base supplémentaire; et que l'addition d'une base à un permis déjà délivré est conforme aux décisions du Comité des transports aériens sur les requêtes de Horizon Helicopters (n° 7650) et de Trans North Turbo Air (n° 7885).

Dans sa réponse à l'intervention d'Okanagan, la requérante déclare qu'elle ne voit pas pourquoi le Comité devrait prendre en considération une intervention déposée par un transporteur dont le siège social est à Vancouver et qui n'a pas de base au Manitoba.

Dans son intervention, Viking affirme ce qui suit:

- dans une lettre datée du 27 janvier 1984, Viking a avisé le Comité des transports aériens de son intention de déposer une requête en vue de remplacer dans son permis la base Ottawa (Ontario) par Thompson (Manitoba); dans la décision n° 8109, le Comité acceptait de suspendre temporairement le permis visant la base Ottawa en attendant que soit terminée l'étude d'une requête en vue de remplacer cette base par Thompson (Manitoba). Comme Viking a fait part de son intention plusieurs mois avant la requête, sa requête officielle en vue de transférer sa base à Thompson devrait être étudiée avant celle de Custom;

- elle a son propre hangar à Thompson et elle a achevé un trafic considérable à partir de cette base depuis 1975;

- la requérante laisse entendre que la liste des clients est sa "chasse gardée" et ne représente pas un réacheminement du trafic d'autres transporteurs, ce qui est tout simplement faux;

- à l'alinéa 360, la requérante déclare qu'elle présente la requête simplement en vue d'améliorer le contrôle de l'exploitation; Viking ne voit pas la pertinence de cette affirmation; veut-elle dire qu'il faut à la requérante plus de



DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE AVEC MODIFICATION.

REQUÊTE déposée par Custom Helicopters Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation d'assurer, à partir d'une base située à Thompson (Manitoba), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

Référence n° 2-C566-2
N° 6980WD au rôle

Custom Helicopters Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'assurer le service aérien commercial énoncé dans l'initulé. La requête, reçue le 4 juin 1984, pouvait être étudiée à compter de cette même date.

Avis de la requête a été publié le 15 juin 1984 dans le journal de la région visée et signifie aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Le 13 juillet 1984, Gilliam Air Services Ltd. a demandé une prolongation du délai pour déposer une intervention, et le Comité lui a accordé jusqu'au 25 juillet 1984 pour le faire. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions contraires à l'agrément de la requête de Okanagan Helicopters Ltd. (ci-après Okanagan) et Viking Helicopters Ltd. (ci-après Viking). La requérante a répondu auxdites interventions. La clôture des débats a eu lieu le 3 août 1984.

La requérante allègue que lorsqu'elle a acheté les biens de la division de l'héliportage de Lambair Ltd. en 1979, la base autorisée était située à Le Pas (Manitoba), le lieu changé en suite à Winnipeg, (Manitoba), bien que toutes les activités fussent dirigées à partir de Thompson; que depuis, Custom a aménagé à Thompson toutes les installations nécessaires et a fourni un service à longue durée; et que maintenant elle essaie de faire autoriser Thompson comme base afin d'améliorer le contrôle de l'exploitation. Custom avance également que les services continueront à être utilisés par les clients actuels qui sont notamment:

Manitoba Hydro	500 h
Manitoba Telephone	500 h
Manitoba Forestry	500 h
Entreprises minières	500 h
	2 000 h



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA125
-D25

SASKATOON, October 30

19 84

DÉCISION NO. WDA1984-139-8428

APPLICATION by Larry Allan Whitney proposing to incorporate a company to be known as Southwest Airspray Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service using fixed wing aircraft in Group A, from a base at Maple Creek, Saskatchewan.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-S840-1

Docket No. 7101 WD

Larry Allan Whitney proposing to incorporate a company to be known as Southwest Airspray Ltd. has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto. The application was received on August 27, 1984 and was complete and ready for processing on October 2, 1984.

Applicants for licences to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service are exempt by the Air Carrier Regulations from satisfying the Committee that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

The information submitted on the application by Larry Allan Whitney proposing to incorporate a company to be known as Southwest Airspray Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service satisfies us that the applicant will have the finances, aircraft and facilities to provide the said service.

The application by Larry Allan Whitney proposing to incorporate a company to be known as Southwest Airspray Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service using Group A fixed wing aircraft, from a base at Maple Creek, Saskatchewan is hereby approved, and a licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

DECISION NO. WDA1984-139-8428

The Licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsections 20(1) and 20(2) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional condition:

The Licensee is authorized in its operations to the use of Group A fixed wing aircraft.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

DÉCISION N°

requérant se sera conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées aux paragraphes 20(1) et (2) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'à la condition supplémentaire suivante:

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe A.

Le commissaire
(signature)

J. M. McDonough

Le commissaire
(signature)

B. R. Wolfe

REQUÊTE présentée par Larry Allan Whitney, qui se propose de constituer une société sous le nom de Southwest Airspray Ltd. (ci-après le requérant) en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Maple Creek (Saskatchewan), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: épandage et dispersion de produits), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

DECISION: AGREMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-S840-1

N° 7101 WD au rôle

Larry Allan Whitney, qui se propose de constituer une société sous le nom de Southwest Airspray Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé. La requête, reçue le 27 août 1984, était prête à être étudiée le 2 octobre 1984.

Le Règlement sur les transporteurs aériens dispense ceux qui demandent l'autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: épandage et dispersion de produits) de prouver au Comité que ce service est requis par la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Les renseignements déposés à l'appui par le requérant en autorisation d'exploiter le service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: épandage et dispersion de produits) nous ont convaincu que celui-ci disposera des moyens financiers, des aéronefs et des installations nécessaires à la prestation dudit service.

Est par la présente agréée la requête déposée par Larry Allan Whitney, qui se propose de constituer une société sous le nom de Southwest Airspray Ltd. en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Maple Creek (Saskatchewan), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: épandage et dispersion de produits), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A. Un permis sera délivré dès que le



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

Government
Publications

CAI
TA 125
-325
SASKATOON, October 30 19 84

DECISION NO. WDA1984-140-8431

APPLICATION by Kenn Borek Air Ltd. for authority
to operate Class 4 Charter and Class 9-4
International Charter commercial air services from a
base at Prince George, British Columbia, using fixed
wing aircraft in Groups A, B and C.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-K122-15
Docket No. 6609 WD

Kenn Borek Air Ltd. (hereinafter Kenn Borek) has applied to the
Air Transport Committee for authority to operate the commercial air
services set out in the Title hereto.

Notice of the Class 4 Charter application was published in the
newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to
interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, interventions
opposing the granting of the application were filed with the Committee by
Sel-Co Holdings Ltd. operating under the firm name and style of Cruise Air
(hereinafter Cruise Air) and Northern Thunderbird Air Ltd. (hereinafter
N.T. Air).

Fifty-four letters of support were submitted with the
application. Of these, twenty-seven letters were considered as being in
support of this Class 4 application while the remaining letters were in
support of Class 3 service between Prince George and Prince Rupert.

The applicant proposes to offer charter services with
Cessna 185, Beechcraft Baron and King Air aircraft but does not wish to be
restricted to only the King Air in Group C as it also has Beech 99 and Twin
Otter aircraft in its fleet which would be used if traffic demand requires
larger capacity aircraft.

This application was submitted on August 10, 1983, with the
request that it be placed on the Docket to be considered at the ATC Hearing
scheduled for August 30, 1983, at Prince George, B.C. This request was
denied. Decision No. 7656 from this Hearing dated September 28, 1983,
cancelled Columbia Airlines Ltd.'s licences which had been under suspension,
i.e., Class 4 and Class 9-4, Groups A, B and C, from a base at Prince George
and Class 3, Groups A, B and C serving the points Prince George, Burns
Lake, Terrace and Chetwynd, B.C. This Decision also approved temporary

Class 3, Group C authority for Kenn Borek Air Ltd. serving the points Prince George, Smithers, Terrace and Prince Rupert.

The start-up costs and operating expenses for this temporary Class 3 service, since October 1983, have been so high that Kenn Borek made representations to the effect that this Class 3 service could not continue without locally produced charter revenue. As a result, by letter of May 4, 1984, Kenn Borek was granted temporary authority to provide Class 4, Group C service from a base at Prince George.

Decision No. 8072, dated June 6, 1984, approved an application by Kenn Borek for a Class 3 unit toll licence serving the points authorized under the temporary authority.

Cruise Air opposed the application on the basis that the applicant provided no evidence of a requirement for the service and in Cruise Air's view, the majority of the 45 support letters submitted with the application were for the applicant's Class 3 service.

In reply, Kenn Borek submitted that the Prince George area charter market generated 5,160 Class 4 revenue flying hours in 1981 and it is inconceivable that this demand has disappeared. Moreover, until recently there were two Class 4 Groups A, B and C operators in Prince George, in addition to Cruise Air, a Class 4A operator. Currently however, there is, de facto, only one charter operator in Prince George; Cruise Air has its licence under suspension and it does not even own an aircraft or meet the Committee's financial requirements for a licence.¹ In addition, the applicant is of the view that denial of the charter application would be the death knell for the possible revival of the unit toll authority, and, at this point in time, Kenn Borek needs both authorities to have a reasonable chance of success at Prince George.

N.T. Air, in opposition, stated that services provided in the Prince George market by all modes and in particular by aircraft (both fixed and rotary wing) are, for the most part, more than adequate and if there is a gap in those services, it would be in the availability of a light pressurized aircraft, such as the King Air aircraft in Group C. Moreover, N.T. Air is of the view that the applicant has failed to adequately demonstrate evidence of a requirement for the service.

1

Cruise Air's licences were subsequently cancelled by A.T.C. Order No. 1984-A-654, dated August 20, 1984.

DECISION NO. WDA1984-140-8431

In reply, Kenn Borek states that N.T. Air, in its intervention, appears to object to Groups A and B but concedes the need for a particular type of aircraft in Group C. The applicant also notes that N.T. Air also supports the position which Kenn Borek has repeatedly stated, i.e. that the scheduled unit toll service between Prince George and Prince Rupert cannot stand alone at this particular time -- additional charter utilization is required. This service is currently incurring reasonably heavy losses and it is unfair to use revenues from other operations in the Arctic to subsidize the development of a Central B.C. unit toll service. An opportunity to access the Prince George charter market is essential. Kenn Borek is also of the view that it should be able to divert over 300 Group C revenue hours from the B.C. Government air service and since most of this medivac work is not now being carried out by N.T. Air, no diversion can be claimed.

The applicant applied to amend its application to include a letter of support from the Province of British Columbia which had been filed out of time. The amendment was granted and further interventions were received.

The Province of British Columbia submits that it supports Kenn Borek's application for a Class 3 licensing authority (utilizing King Air aircraft in Group C) to replace the temporary approval received in August 1983. In further consideration of the start-up and development costs of this service, it supports the applicant's request for Class 4 Group C charter authority at Prince George. It is of the view that Kenn Borek should have the opportunity to make supplemental charter use of its King Air aircraft from Prince George when the aircraft is not otherwise engaged in unit toll service, particularly since this type of aircraft is not presently available in the Prince George area and would be unlikely to compete in the same market as the existing Group C (Twin Otter) operation. The Emergency Health Services Commission has also indicated that a reasonably fast pressurized aircraft such as the King Air would be attractive for use as required on a charter basis in air ambulance work in the northern part of the Province. For the foregoing reasons, the Ministry supports the applications under Docket Nos. 6577 and 6609 WD.

Subsequently, a further letter dated March 9, 1984 confirmed that the thrust of the Ministry's support was the need for and the use of the pressurized King Air aircraft (in unit toll service and charter work from the Prince George base).

In its further intervention, N.T. Air submits that:

- with respect to the original letter of support by the Ministry of Transportation and Highways, N.T. Air, in a telephone conversation with that Ministry subsequent to receiving a copy of the letter, indicated concern that the Air Transport Committee might construe the letter of support to suggest full support (i.e. support for Groups A and B charter service as

well as the Group C charter) of the application contained in Docket No. 6609 WD, particularly in the light of the closing paragraph of that letter. N.T. Air was assured that this was not the Ministry's intent and a letter was being prepared by the Ministry to clarify its meaning (as a result of the N.T. Air telephone conversation with the Ministry, the letter dated March 9, 1984, as noted previously, was submitted by the Ministry); and

- finally, should the applicant be granted the authority which it is seeking, without doubt N.T. Air will be forced into disposing of at least 50 percent of the aircraft presently operated.

Kenn Borek also replied to this intervention.

We have considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to.

We note from the letters of support that there are indications that the economy of North Central British Columbia is improving. The number of charter hours flown in this area by the competitors for the year 1983 as compared to 1982 corroborate this trend. In addition, we note that many supporters state that there is a requirement for a pressurized turbo-prop aircraft which is available 24 hours a day and that the existing Licensee at Prince George does not provide this type of aircraft. We also note from the letters referred to that there is a possibility that some of the mega projects will be initiated and, if this were the case, there would be a substantial increase in the demand for Class 4 Charter services.

We note that as a result of the cancellation of Cruise Air's licences and the demise of Columbia Airlines in 1983, there is now only one Class 4 Licensee based at Prince George. The approval of the present application would restore the competitive situation that existed previously.

We note that the applicant has stated that the Class 3 unit toll service between Prince George and Prince Rupert is not, in isolation, financially viable. We are of the opinion that the continuation of the Class 3 unit toll service is highly desirable and that Kenn Borek, in the circumstances extant, should be given the opportunity to provide additional air services at Prince George which would provide a reasonable opportunity for financial viability through combined unit toll and charter operations.

In light of the current increase in demand and the potential for the future, we are of the view that the restoration of competition in the area would benefit the travelling public.

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

DECISION NO. WDA1984-140-8431

The application by Kenn Borek Air Ltd. for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services from a base at Prince George, British Columbia using Groups A, B and C fixed wing aircraft is hereby approved, and licences will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The Class 4 Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C. 3, as amended, the Condition Respecting Route Protection in the attachment hereto, which is hereby made a part of this Decision, and the following additional conditions:

The licence is subject to the Positioning Charges Regulations, C.R.C., 1978, C.73.

The Licensee is authorized in its operations to the use of Groups A, B and C fixed wing aircraft.

The Class 9-4 International Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operations to the use of Groups A, B and C fixed wing aircraft.

Prior to conducting an international flight under this licence, the Licensee must obtain the required authorization from the appropriate authorities of the foreign government concerned.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

The French translation of this
decision will follow.

La version française de cette
decision va suivre.



CAI
TA125
- D25
SASKATOON, October 30 19 84

DECISION NO. WDA1984-141-8432

APPLICATION by Donald Hughes and Brian Moore proposing to operate a partnership to be known as Foothills Flying Service, for authority to operate a Class 7 Specialty - Flying Training-commercial air service from a base at Pincher Creek, Alberta using fixed wing aircraft in Group A.

DECISION: APPLICATION APPROVED

File No: 2-F262-2
Docket No: 6938WD

Donald Hughes and Brian Moore proposing to operate a partnership to be known as Foothills Flying Service have applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto.

Notice of the application was distributed to all licensed Class 7 Specialty - Flying Training - air carriers within a fifty mile radius of the proposed base, and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the notice, an intervention opposing the granting of the application was filed with the Committee by Sky West Aviation Ltd. (hereinafter Sky West). The applicant replied to the intervention.

Letters of support from the Council of the Municipal District of Pincher Creek No. 9 and from Westcastle Park, Pincher Creek were attached to the application, together with 78 form-type letters of support. Twenty of these letters showed different requirements for various levels of training.

The applicant submits that approximately forty people have expressed an intention of using the proposed service to achieve their original private pilot's licence or to upgrade their present licences. Approximately thirty people thus far have expressed an intention to use the proposed service to achieve specifically a private pilot's licence, and, at 45 hours per licence, these students would represent 1,350 revenue flying hours. The applicant asserts that his experience in operating satellite FT schools in the area (the last two for Sky West at Pincher Creek) has shown that this is the number of students a flying school would normally expect to graduate in a period of one year. In addition, twenty-five people have expressed an intention to use the proposed service specifically for night rating, thus representing 375 revenue flying hours while six have expressed an intention to use the service to achieve the commercial pilot's licence. This would represent 360 revenue flying hours.

In opposition, Sky West submits that a significant number of people who supported the applicant's application also supported the Sky West application. In fact, the intervenor states that a review of the letters of support indicates that of the 95 people the applicant claims have expressed the intention of using the proposed service, only 31 have indicated in writing they intend to do so. Moreover, this sign-in support does not offer any commitment to use the service. In addition the applicant states that past satellite schools have graduated an average of five students from each semi-annual course, while the applicant forecasts thirty graduates each year, therefore, overstating the potential market by about 300 percent. Besides, the intervenor notes that none of the supporters has claimed dissatisfaction with Sky West's service.

In reply, the applicant claims that it has not overestimated the market potential and the forty people it forecasts to use its proposed service is an estimation based on goodwill. As far as the number of graduates is concerned, the applicant stresses that the intervenor's satellite schools graduated a lesser number than forecast by Foothill's because of lack of facilities through the winter months and the short period of seven months per year which they operated.

We have considered the application, the interventions and replies and all material on the public files concerning this application.

We find that the applicant has shown, in the way of letters, considerable public support for its proposed service. Moreover, the signatories of these letters indicate strong support for a locally-based flying training facility operated by local people.

Although we have recently authorized a permanent Flying Training commercial air service at Pincher Creek, demand projections illustrate that the market in this instance is broader than the population of Pincher Creek would indicate. In our view, the injection of a competitive factor into this market would have a beneficial effect on the adequacy of commercial air services available to the public.

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

The application by Donald Hughes and Brian Moore proposing to operate a partnership to be known as Foothills Flying Service for authority to operate a Class 7 Specialty - Flying Training - commercial air service from a base at Pincher Creek, Alberta, using Group A fixed wing aircraft is hereby approved, and a licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsections 20(1) and 20(2) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operation to the use of Group A fixed wing aircraft.

The Licensee shall not provide Class 7 Flying Training commercial air service under this licence from a base other than the base specified herein, unless it has received authority from the Committee to provide such service elsewhere.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

The French translation of this
decision will follow.

La version française de cette
decision va suivre.



CAI
TA 125
-D 25

SASKATOON, October 31 19 84

DECISION NO. WDA1984-142-8434

APPLICATION by Seabird Air Limited for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services from a base at Harrison Hot Springs, B.C. using Groups A and B fixed wing aircraft.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-S838-1
Docket No. 6866 WD

Seabird Air Limited (hereinafter Seabird) has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air services set out in the Title hereto. The application was received ready for processing on March 19, 1984.

Notice of the Class 4 Charter application was published on April 13, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee by Klahanie Air Ltd. (hereinafter Klahanie), Abbotsford Flight Centre Ltd. (hereinafter Abbotsford Flight) and Chilliwack Aviation Ltd. (hereinafter Chilliwack).

The applicant included six letters of support with the application. One supporter indicated a requirement for service of between 150 and 200 hours per year, while the other supporters provided general comments with respect to the desirability of having a charter operator based at Harrison Hot Springs, B.C.

The applicant submits the following:

- there are no other licensed carriers in the vicinity of Harrison Hot Springs; service at this point is provided occasionally by transient operators who do not serve the local demand adequately;

DECISION NO. WDA1984-142-8434

- the proposed base will be adjacent to the Harrison Hot Springs Hotel and the proposed service, using float-equipped and amphibious aircraft, will cater to hotel clients;
- the demand for service will be mainly to remote areas that are not accessible by other modes of transportation; and
- the applicant is a local resident and has visited company offices and work sites to obtain information which was used in estimating the demand of 1,050 revenue hours in the first year of operation and 1,210 revenue hours in the second year.

In its intervention, Klahanie states:

- it has been operating charter service with float-equipped aircraft from Mission (26 miles south-west) for eight years and is of the opinion that the actual volume of business is much less than that estimated by the applicant;
- Chilliwack operated a Cessna 206 on floats from Harrison Hot Springs in the summer of 1983 but ceased operation due to lack of traffic;
- due to high winds and waves, Harrison Lake is not safe for float-equipped aircraft for a considerable amount of the time;
- the application has many discrepancies in it, e.g., distances to other airports and communities are not correct; road access around most of Harrison Lake does exist; the logging camps around the lake have their own landing strips; and
- the proposed service would divert traffic from Klahanie which would be critical as present operations are only marginal.

In its reply, the applicant contends:

- Klahanie's statements are unsupported and hearsay;
- Klahanie's services at Mission are too far away to satisfy the local air service requirements;
- the statements about the lake being unsafe are unfounded as Chilliwack has operated float-equipped aircraft from the Lake;
- Klahanie's impression that Seabird only plans to serve logging camps on Harrison Lake is incorrect as the applicant intends to serve many other points; and

- Klahanie wishes to retain the right to skim air service revenue from Harrison Hot Springs without providing any facilities or having a base at this point.

Abbotsford Flight in its intervention states:

- the market for float-equipped charter aircraft is very limited; a new service would compete with Klahanie and would cause traffic diversion which would create financial hardship for both carriers;
- the applicant may also wish to operate wheeled aircraft which would be in direct competition with Chilliwack and Abbotsford Flight and there is no need for another charter carrier; and
- the estimate of 1,050 revenue hours in the first year is unsubstantiated; the one supporter indicating a requirement of up to 200 revenue hours per year cannot sustain a viable operation.

The applicant, in its reply, submits the following:

- Abbotsford Flight is intervening on behalf of a third party, therefore its comments are hearsay;
- Chilliwack does not provide service in the Harrison Lake area other than sporadic and infrequent arrivals at the lake; and
- Abbotsford Flight has only submitted generalized opinions and the intervention should be set aside.

In its intervention, Chilliwack states that:

- the applicant has misrepresented the distances to other points; Chilliwack is located 12 miles from Harrison Hot Springs; Abbotsford is 33 miles from Harrison Hot Springs;
- the applicant did not mention Mission City which is only 26 miles from Harrison Hot Springs and is the base for Klahanie; Chilliwack is surprised that the applicant did not include Klahanie in its list of air carriers in the area;
- the applicant's statement that there are no authorized carriers in the Harrison Hot Springs area is utter nonsense;
- Chilliwack had a float-equipped Cessna 206 based at Harrison Hot Springs in 1983 and only performed 75 charter revenue hours and as a result, discontinued the service; Chilliwack advertised the service at Harrison Hot Springs and tried to promote the service but there was no demand;

- most of the logging camps on Harrison Lake have their own landing strips for wheeled aircraft since the lake gets very rough virtually every afternoon throughout most of the year;
- the estimated revenue hours are not substantiated and will not materialize; Chilliwack was unable to continue service because of lack of demand; in the past, Cascade Air Services Ltd., Kent Aviation Ltd. and Harrison Airways Ltd. were also unable to continue service with float-equipped aircraft due to lack of demand; the availability of road transport, water transport, and wheeled aircraft to the camps around Harrison Lake has meant that service with float-equipped aircraft was not cost competitive;
- the existing carriers around Harrison Hot Springs are providing adequate service; and
- the information in the application is inaccurate and purposely misleading and should not be considered by the Committee.

In its reply, the applicant contends that:

- Chilliwack's intervention is based on generalizations, inference and innuendo; Chilliwack has not submitted any documents in support of the intervention;
- the fact remains that there is no air service at Harrison Hot Springs; Chilliwack has no facilities at Harrison Hot Springs and is a transient operator;
- the applicant intends to serve many other remote points in addition to the logging camps around Harrison Lake; and
- Chilliwack's intervention is mainly rhetoric, unsupported opinions, and generalizations and should be set aside.

We have considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to.

We note that, even though Harrison Hot Springs is only 12 air miles from Chilliwack and 26 air miles from Mission City, the carriers operating from these two points do not base aircraft at Harrison Hot Springs to serve the local demand. The supporters of the application have indicated that a carrier operating aircraft based at Harrison Hot Springs would better meet their needs because it would alleviate the requirement to wait for aircraft to be brought in from other points, and the carrier is likely to be more sensitive to local demands.

DECISION NO. WDA1984-142-8434

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the present and future public convenience and necessity requires approval of the application.

The application by Seabird Air Limited for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services from a base at Harrison Hot Springs, B.C. using Groups A and B fixed wing aircraft is hereby approved and licences will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The Class 4 Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the Condition Respecting Route Protection, in the attachment hereto, which is hereby made a part of this Decision, and the following additional conditions:

This licence is subject to the Positioning Charges Regulations, C.R.C., 1978, C.73.

The Licensee is authorized in its operations to the use of fixed wing aircraft in Groups A and B.

The Class 9-4 International Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operations to the use of fixed wing aircraft in Groups A and B.

Prior to conducting an international flight under this Licence, the Licensee must obtain the required authorization from the appropriate authorities of the foreign government concerned.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

DÉCISION N° WDA1984-142-8434

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe des groupes A et B.

Le permis de la classe 9-4 (affrètement international) qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe des groupes A et B.

Avant d'entreprendre un vol international en vertu du présent permis, la titulaire doit obtenir l'autorisation requise des autorités étrangères concernées.

Le commissaire
(signature)

J. M. McDonough

Le commissaire
(signature)

B. R. Wolfe

- L'intervention de Chilliwick est constituée principalement de phraséologie, d'opinions sans fondement et de généralités et devrait être mise de côté.

Nous avons étudié la requête, les documents à l'appui et les interventions précitées.

Nous notons que bien qu'Harrison Hot Springs ne soit qu'à une distance de 12 milles aériens de Chilliwick et de 26 milles aériens de Mission City, les transporteurs assurant un service à partir de ces deux points n'ont pas d'aéronefs basés à Harrison Hot Springs pour desservir la demande locale. Les tenants de la requête ont indiqué qu'un transporteur assurant un service au moyen d'un aéronef basé à Harrison Hot Springs répondrait mieux à leurs besoins parce qu'il diminuerait le temps d'attente requis pour qu'un aéronef soit amené d'autres points et il est vraisemblable que le transporteur sera plus sensible à la demande locale.

En conséquence, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins présents et futurs du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Seabird Air Limited en autorisation d'assurer, à partir d'une base située à Harrison Hot Springs (C.-B.), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B. Des permis seront délivrés à la requérante dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis de la classe 4 (affrètement) qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, à la condition ci-jointe relative à la protection de routes, qui par la présente fait intégrante de cette décision, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Le présent permis est soumis au règlement sur les taxes de mise en place, C.R.C. de 1978, chap. 73.

DÉCISION N° WDA1984-142-8434

- Les prévisions d'heures de vol n'ont pas été prouvées et ne se concrétiseront pas; Chiliwack n'a pas pu continuer à assurer son service à cause de la pénurie de la demande; par le passé, Cascade Air Services Ltd., Kent Aviation Ltd. et Harrison Airways Ltd. n'ont pas pu elles non plus continuer à assurer le service au moyen d'aéronefs sur flotteurs en raison d'une demande inexistante; l'accessibilité au transport par terre et par eau, et la présence d'aéronefs sur roues dans les camps voisins d'Harrison Lake ont fait que le service assuré au moyen d'aéronefs sur flotteurs n'était pas compétitif du point de vue du prix.

- Les transporteurs en place dans la région avoisinante d'Harrison Hot Springs fournissent un service adéquat.
- L'information contenue dans la requête est inexacte et délibérément trompeuse et le Comité ne devrait pas en tenir compte.

Dans sa réponse, la requérante allègue ce qui suit:

- L'intervention de Chiliwack est basée sur des généralités, des suppositions et des allusions; Chiliwack n'a présenté aucun document à l'appui de son intervention.

- Le fait est qu'il n'y a aucun service aérien à Harrison Hot Springs; Chiliwack n'a aucune installation à Harrison Hot Springs et est un transporteur de passage.

- La requérante a l'intention de desservir un grand nombre de points éloignés en plus des camps d'exploitation des bois et forêts situés dans la région d'Harrison Lake.

DÉCISION N° WDA1984-142-8434

- Chilliwack ne dessert pas la région d'Harrison Lake si ce n'est que sporadiquement et rarement.
 - Abbotsford Flight n'a présentée que des opinions générales et l'intervention devrait être mise de côté.
- Dans son intervention, Chilliwack déclare ce qui suit:
- La requérante s'est trompé dans ses distances. Chilliwack est situé à 12 milles d'Harrison Hot Springs et Abbotsford, à 33 milles.
 - La requérante n'a pas mentionné Mission City qui n'est qu'à 26 milles d'Harrison Hot Springs et où est située la base de Klahanie; Chilliwack a trouvé surprenant que la requérante n'ait pas inclu Klahanie dans la liste des transporteurs aériens de la région.
 - La déclaration de la requérante, à savoir qu'il n'y a aucun transporteur autorisé dans la région d'Harrison Hot Springs, est complètement absurde.
 - En 1983, Chilliwack a posté un Cessna 206 muni de flotteurs à Harrison Hot Springs et n'a effectué que 75 heures de vol payantes d'attirètement et en conséquence elle a dû interrompre le service; Chilliwack a fait de la publicité pour le service à Harrison Hot Springs et a essayé de le lancer mais il n'y avait aucune demande.
 - La plupart des camps d'exploitation des bois et forêts à Harrison Lake ont leur propre piste d'atterrissage destinée aux aéronefs sur roues étant donné que pratiquement tous les après-midi et pendant toute l'année le lac devient houleux.

Dans son intervention, Abbottsford Flight déclare ce qui suit:

- Il n'existe aucun transporteur autorisé dans le voisinage d'Harrison Hot Springs; le service est fourni occasionnellement à ce point, par des exploitants de passage qui ne desservent pas adéquatement la demande locale.
- Klahanie désire conserver le droit de tirer des revenus du service aérien assuré à partir d'Harrison Hot Springs sans offrir d'installations ou détenir une base à ce point.

- Le marché desservi par les aéronefs sur flotteurs assurant des vols d'affrètement est très limité; un nouveau service ferait concurrence à Klahanie et détournerait son trafic, ce qui entraînerait des déboires financiers pour les deux transporteurs.
- La requérante peut aussi vouloir utiliser des aéronefs sur roues, service qui la mettrait en concurrence directe avec Chilliwack et Abbottsford Flight alors que la présence d'un autre affrèteur n'est pas requise.

- Les 1050 heures de vol payantes prévues pour la première année n'ont pas été prouvées; l'unique tenant à avoir indiqué un besoin de 200 heures de vol payantes par an ne peut suffire à rendre l'exploitation rentable.

Dans sa réponse, la requérante allègue ce qui suit:

- Abbottsford Flight intervient au nom d'un tiers, en conséquence elle fait des commentaires par oui-dire.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON, le 31 Octobre 19 84

DECISION NO.

WDA1984-142-8434

DECISION: AGREEMENT DE LA REQUETE.

REQUETE présentée par Seabird Air Limited (ci-après la requérante) en autorisation d'assurer, à partir d'une base située à Harrison Hot Springs (C.-B.), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B.

Seabird Air Limited a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'assurer les services aériens commerciaux énoncés dans l'intitulé. La requête reçue le 19 mars 1984 pouvait être étudiée à compter de cette même date.

Avis de la requête visant un service de la classe 4 (affrètement) a été publié le 13 avril 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, des interventions contraires à l'agrément de la requête ont été déposées auprès du Comité par Klahanie Air Ltd. (ci-après Klahanie), par Abbotsford Flight Centre Ltd. (ci-après Abbotsford Flight) et par Chilliwack Aviation Ltd. (ci-après Chilliwack).

La requérante a annexé six lettres d'appui à sa requête. Un tenant a mentionné une demande de 150 à 200 heures de service par an tandis que d'autres tenants ont fait des commentaires généraux relativement à l'avantage d'avoir un affruteur basé à Harrison Hot Springs (C.-B.).

La requérante allègue ce qui suit:



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA 135
-325
SASKATOON, November 2

1984

DECISION NO. WDA1984-143-844

APPLICATION by Tim Schuh proposing to incorporate a company to be known as Tim's Airspray Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service using fixed wing aircraft in Group A, from a base at Eatonia, Saskatchewan.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-T387-1

Docket No. 7133 WD

Tim Schuh proposing to incorporate a company to be known as Tim's Airspray Ltd. has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto. The application was received on September 7, 1984 and was complete and ready for processing on September 21, 1984.

Applicants for licences to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service are exempt by the Air Carrier Regulations from satisfying the Committee that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

The information submitted on the application by Tim Schuh proposing to incorporate a company to be known as Tim's Airspray Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service satisfies us that the applicant will have the finances, aircraft and facilities to provide the said service.

The application by Tim Schuh proposing to incorporate a company to be known as Tim's Airspray Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service using Group A fixed wing aircraft, from a base at Eatonia, Saskatchewan is hereby approved, and a licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

DECISION NO. WDA1984-143-8441

The Licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsections 20(1) and 20(2) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional condition:

The Licensee is authorized in its operations to the use of Group A fixed wing aircraft.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

DÉCISION No WDA1984-143-8441

dispersion de produits), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A. Un permis sera délivré dès que le requérant se sera conformé aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées aux paragraphes 20(1) et (2) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'à la condition supplémentaire suivante:

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe A.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough
Le commissaire
(signature)

B.R. Wolfe



SASKATOON, Le 2 Novembre 19 84

DECISION NO.

WDA1984-143-8441

REQUÊTE présentée par Tim Schuh qui se propose de constituer une société sous le nom de Tim's Airspray Ltd. (ci-après le requérant) en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Eatonia (Saskatchewan), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: épannage et dispersion de produits), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-T387-1

N° 7133WD au rôle

Tim Schuh qui se propose de constituer une société sous le nom de Tim's Airspray Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé. La demande, reçue le 7 septembre 1984, était prête à être étudiée le 21 septembre 1984.

Le Règlement sur les transporteurs aériens dispense ceux qui demandent l'autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: épannage et dispersion de produits) de prouver au Comité que ce service est requis par la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Les renseignements déposés à l'appui par le requérant en autorisation d'exploiter le service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: épannage et dispersion de produits) nous ont convaincu que celui-ci disposera des moyens financiers, des aéronefs et des installations nécessaires à la prestation dudit service.

Est par la présente agréée la requête déposée par Tim Schuh qui se propose de constituer une société sous le nom de Tim's Airspray Ltd. en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Eatonia (Saskatchewan), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: épannage et



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA 125
- D 25

SASKATOON, November 2 19 84

DECISION NO. WDA1984-144-8442

APPLICATION by Gerald A. Sinclair carrying on business under the firm name and style of Prairie Agri Services for authority:

- a) to operate a Class 7 Specialty - Aerial Control - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air service under Licence No. A.T.C. 721/54(C);
- b) to also operate Group C fixed wing aircraft under Licence No. A.T.C. 721/54(CF); and
- c) to transfer the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 721/54(C) to Prairie Agri Services Ltd.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-P372-1A
Docket No. 7113 WD

Gerald A. Sinclair carrying on business under the firm name and style of Prairie Agri Services has applied to the Air Transport Committee for the authorities set out in the Title hereto.

Under Licence No. A.T.C. 721/54(C), Gerald A. Sinclair carrying on business under the firm name and style of Prairie Agri Services is authorized to operate a Class 7 Specialty - Aerial Application and Distribution - commercial air service using fixed wing aircraft in Group A from a base at Eston, Saskatchewan.

Applicants for licences to operate a Class 7 Specialty - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - Aerial Control - commercial air service and to operate additional groups in existing Class 7 Specialty are exempt by the Air Carrier Regulations from satisfying us that the proposed commercial air services are required by the public convenience and necessity.

DECISION NO. WDA1984-144-8442

The information submitted on the application by Gerald A. Sinclair carrying on business under the firm name and style of Prairie Agri Services for authority: a) to also operate Class 7 Specialty - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - Aerial Control - commercial air service under Licence No. A.T.C. 721/54(C); and b) to also operate Group C fixed wing aircraft under Licence No. A.T.C. 721/54(C); satisfies us that the applicant will have the finances, aircraft and facilities to provide the service.

We have considered the application in respect of the proposed transfer of commercial air service, and the information and documents filed with the Secretary in response to the requirements of the Committee and we have determined that the aforesaid transfer will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The application by Gerald A. Sinclair carrying on business under the firm name and style of Prairie Agri Services for authority: a) to also operate Class 7 Specialty - Aerial Control, Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air service under Licence No. A.T.C. 721/54(C); and b) to also operate Group C fixed wing aircraft under Licence No. A.T.C. 721/54(C) is hereby approved.

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 721/54(C), shall issue to Prairie Agri Services Ltd. upon compliance by it with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 721/54(C) from Gerald A. Sinclair carrying on business under the firm name and style of Prairie Agri Services to Prairie Agri Services Ltd. is not disallowed subject to the condition that Prairie Agri Services Ltd. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable and commences operating the service within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the service authorized under Licence No. A.T.C. 721/54(C) shall remain in the name of and continue to be operated by Gerald A. Sinclair carrying on business under the firm name and style of Prairie Agri Services until a new document of licence has issued to Prairie Agri Services Ltd.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Tout défaut de la part du cédant ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

Le Règlement sur les transporteurs aériens dispense ceux qui demandent l'autorisation d'exploiter les services commerciaux de la classe 7 (spécialisés: surveillance aérienne; inspection, reconnaissance et publicité aériennes) et les titulaires de permis de la classe 7 (spécialisés) d'utiliser des aéronefs d'autres groupes, de convaincre nous que la commodité et les besoins du public exigent la prestation des services aériens commerciaux proposés.

Les renseignements déposés à l'appui par Gerald A. Sinclair, exerçant son activité sous le nom commercial de Prairie Agri Services en autorisation a) d'exploiter également les services aériens commerciaux de la classe 7 (spécialisés: surveillance aérienne; inspection, reconnaissance et publicité aériennes), aux termes du permis CTA 721/54(C); et b) d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe C, aux termes du permis CTA 721/54(C), nous ont convaincus que le requérant disposera des moyens financiers, des aéronefs et des installations nécessaires à la prestation desdits services.

Après étude de la requête en ce qui a trait au projet de transfert des services aériens commerciaux, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, nous sommes d'avis que le transfert susmentionné ne restreindra pas indûment la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

Est par la présente agréée la requête déposée par Gerald A. Sinclair, exerçant son activité sous le nom commercial de Prairie Agri Services en autorisation a) d'exploiter également des services aériens commerciaux de la classe 7 (spécialisés: surveillance aérienne; inspection, reconnaissance et publicité aériennes), aux termes du permis CTA 721/54(C); et b) d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe C, aux termes du permis CTA 721/54(C).
Un nouveau permis, portant le numéro CTA 721/54(C) sera délivré à Prairie Agri Services Ltd. dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

N'est pas refusé le transfert des services aériens commerciaux prévus au permis CTA 721/54(C) de Gerald A. Sinclair, exerçant son activité sous le nom commercial de Prairie Agri Services à Prairie Agri Services Ltd., à la condition que celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents, qu'elle commence à exploiter les services dans les 180 jours suivant la date de la présente décision et que les services prévus au permis CTA 721/54(C) demeurent au nom de Gerald A. Sinclair, exerçant son activité sous le nom commercial de Prairie Agri Services et continuent d'être exploitées par lui jusqu'à ce qu'un nouveau permis soit délivré à Prairie Agri Services Ltd..



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON, Le 2 Novembre 1984

DECISION NO. WDA1984-144-8442

REQUÊTE présentée par Gerald A. Sinclair,
exerçant son activité sous le nom commercial de
Prairie Agri Services (ci-après le requérant) en
autorisation;

a) d'exploiter des services aériens commerciaux de la
classe 7 (spécialisés: surveillance aérienne;
inspection, reconnaissance et publicité aériennes),
aux termes du permis CTA 721/54(C);

b) d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du
groupe C, aux termes du permis CTA 721/54(C); et

c) de céder à Prairie Agri Services Ltd. les services
aériens commerciaux prévus au permis
CTA 721/54(C).

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE

Référence n° 2-P372-1A

N° 7113WD au rôle

Gerald A. Sinclair, exerçant son activité sous le nom commercial
de Prairie Agri Services a demandé au Comité des transports aériens les
autorisations énoncées dans l'intitulé.

Le permis CTA 721/54(C) autorise le requérant à exploiter, à
partir d'une base située à Eston, Saskatchewan, un service aérien
commercial de la classe 7 (spécialisés: épandage et dispersion de produits),
au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

.../2



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA 125
- 325
SASKATOON, November 5 19 84

DECISION NO. WDA1984-145-8446

APPLICATION by A.B.F. Aviation Business Flights
of Richmond, British Columbia for authority to
operate Class 4 Charter and Class 9-4 International
Charter commercial air services using fixed wing
aircraft in Group C from a base at Vancouver,
B.C.

DECISION: APPLICATION APPROVED

File No. 2-A937-1
Docket No. 6967 WD

A.B.F. Aviation Business Flights Ltd. (hereinafter
A.B.F.) has applied to the Air Transport Committee for authority
to operate the commercial air services as set out in the Title
hereto.

Notice of the application was published in the
newspapers of the area concerned and copies of the Notice were
sent to interested air carriers and others. Interventions opposing
the granting of the application were filed with us by Canada
Learjet Ltd. and Anderson Air Ltd.

Interventions in support of the application were
received from Campbell and Gill Ltd., Mobile Data International
Inc. and Altair Aviation Ltd. Mobile Data International Inc.
indicates a potential requirement for jet charters "monthly" to
major points in the United States. Eight letters of support were
attached to the application.

The applicant submits it is the only carrier in the
Vancouver area offering short to medium range jet equipment,
providing a needed link between Learjets and piston aircraft;
A.B.F. forecasts 500 revenue hours in the first year of operation
and 600 revenue hours in the second year utilizing a Cessna
Citation aircraft.

In its intervention, Canada Learjet Ltd. contend that there is very little operational difference in range between the Cessna Citation and a Learjet and, therefore, the Citation does not fill a gap between piston aircraft and Learjet. Canada Learjet further contended that the applicant failed to precisely identify the service being proposed and that the letters of support do not substantiate revenue forecast hours. Canada Learjet Ltd. argue that traffic carried under the proposed service would be diverted from Canada Learjet Ltd.

In its reply to Canada Learjet Ltd.'s intervention, the applicant submitted that it is not desirous of competing with Canada Learjet Ltd., but rather of providing a requested service from their customers for a faster and larger aircraft.

In its intervention, Anderson Air Ltd. submitted that the public convenience and necessity can be adequately met by the existing services and aircraft available.

In reply, the applicant contends that there are only two jet aircraft in the Vancouver area, both owned by Canada Learjet Ltd.

We have considered the application, the material in support thereof and the interventions referred thereto.

We note that the applicant received several letters and interventions in support of the proposed service, three of which indicated varying levels of specific demand. We are of the view that the forecast revenue hours are a reasonable estimate and that, if this utilization is achieved, a viable operation will result. In addition, Transport Canada has advised that Futura Airlines Limited, one of only two carriers licensed for Group C jet equipment in this area, has allowed its Operating Certificate to expire.

In light of the foregoing, we are of the opinion that the licensing of an additional carrier would be appropriate and advantageous to the public. Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the proposed commercial air services are and will be required by the present and future public convenience and necessity.

The application by A.B.F. Aviation Business Flights Ltd. for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services using fixed wing aircraft in Group C from a base at Vancouver, B.C. is hereby approved, and licences will issue upon compliance with the filing, financial and other requirements as applicable.

The Class 4 Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained in subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the condition Respecting Route Protection, in the attachment hereto, which is hereby made a part of the Decision, and the following additional conditions:

This licence is subject to the Positioning Charges Regulations, C.R.C., 1978, C.73.

The Licensee is authorized in its operation to the use of Group C fixed wing aircraft.

The Class 9-4 International Charter licence to be issued in pursuance of this Decision shall be subject to the conditions contained in subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operations to the use of Group C fixed wing aircraft.

Prior to conducting an international flight under this Licence, the Licensee must obtain the required authorization from the appropriate authorities of the foreign government concerned.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe C.

Le permis qui sera délivré en autorisation d'assurer le service de la classe 9-4 (affrètement international) conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe C.

Avant d'entreprendre un vol international en vertu du présent permis, la titulaire doit obtenir l'autorisation nécessaire des autorités étrangères concernées.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

Dans sa réponse, la requérante souligne qu'il n'y a que deux réactés dans la région de Vancouver qui appartiennent tous les deux à Canada Learjet Ltd., le Westwind de Futura Airlines a été vendu et l'aéronef basé à Victoria ne devrait pas être considéré comme appartenant au marché de Vancouver.

Nous avons étudié la requête, les documents à l'appui et les interventions précitées.

Nous notons que la requérante a reçu plusieurs lettres et interventions à l'appui du service proposé, dont trois indiquaient différents niveaux spécifiés de la demande. De plus, Transports Canada nous a avisé que Futura Airlines Limited, un de seulement deux transporteurs qui assure des services au moyen de réactés du groupe C dans cette région, ne détient qu'un certificat d'exploitation temporaire et ceci n'inclut pas les dispositions nécessaires pour la prestation d'un service au moyen de réactés du groupe C. Nous sommes d'avis que les prévisions d'heures payantes sont raisonnables et que la prestation du service proposé sera viable si ces prévisions se concrétisent.

Compte tenu de ce qui précède et de la concurrence accrue dans l'énoncé de politique du gouvernement et dans le rapport provisoire du Comité, nous sommes d'avis qu'il serait approprié et avantageux pour le public d'autoriser un autre transporteur à assurer le service proposé. En conséquence, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que les services aériens commerciaux proposés sont requis par la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Est par la présente agréée la requête déposée par A.B.F. Aviation Business Flights Ltd. en autorisation d'assurer, à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe C. Des permis seront délivrés à la requérante dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré en autorisation d'assurer le service de la classe 4 (affrètement) conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, à la condition ci-jointe relative à la protection de route, qui par la présente fait partie intégrante de cette décision, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Le présent permis est soumis au Règlement sur les taxes de mise en place, C.R.C. de 1978, chap. 73.

- ainsi le trait-d'union nécessaire entre les Learjet et les aéronefs à moteurs à pistons; et
- elle prévoit d'effectuer 500 heures de vol payantes au cours de la première année d'exploitation et 600 heures pendant la deuxième année, au moyen d'un Cessna Citation.

Dans son intervention, Canada Learjet Ltd. déclare ce qui suit:

- il y a très peu de différence entre le rayon d'action d'un Cessna Citation et celui d'un Learjet, et par conséquent, le Citation ne sert pas de trait-d'union entre un aéronef à moteurs à pistons et un Learjet;
- la requérante n'a pas défini avec précision le service proposé, ni la raison pour laquelle il est proposé, ni pourquoi les services actuels ne lui sont pas comparables; et
- les lettres d'appui ne justifient pas les prévisions d'heures de vol payantes et en conséquence le trafic acheminé en vertu du service proposé proviendrait principalement de Canada Learjet Ltd.

Dans sa réponse à l'intervention de Canada Learjet Ltd., la requérante avance ce qui suit:

- les lettres d'appui énoncent en des termes qui leur sont propres que le service proposé est requis (c'est-à-dire, une fois par mois);
- la requérante ne désire pas faire concurrence à Canada Learjet Ltd. mais plutôt fournir un service au moyen d'un aéronef plus rapide et plus grand pour répondre à la demande d'anciens et de nouveaux clients.

Dans son intervention, Anderson Air Ltd. soutient que la commodité et les besoins du public peuvent être satisfaits adéquatement par les services actuels et les aéronefs disponibles, notamment, les deux Lear 35 de Canada Learjet Ltd., le Lear 24 d'Aircraft Charter basé à Victoria et le Westwind 1211 de Futura Airlines Ltd. que ces compagnies sont autorisées à utiliser dans le cadre de leurs services.

- elle est le seul transporteur de la région de Vancouver à assurer des vols courts moyens-courriers au moyen de réactes, offrant

La requérante allègue ce qui suit:

Les interventions à l'appui de la requête provenaient de Campbell and Gill Ltd., de Mobile Data International Inc. et d'Altair Aviation Ltd. La compagnie Mobile Data International Inc. estime qu'elle utilisera une fois par mois le service d'affrètement assuré au moyen de réactes à destination de points importants aux États-Unis. Huit lettres d'appui étaient également jointes à la requête.

Avis de la requête en autorisation d'assurer le service d'affrètement de la classe 4 a été publié les 11 et 15 juin 1984 dans les journaux de la région visée et signifie aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions contraires à l'agrément de la requête de Canada Learjet Ltd. et Anderson Air Ltd. La requérante a répondu auxdites interventions. La période pour plaider s'est terminée le 19 juillet 1984.

A.B.F. Aviation Business Flights Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'assurer les services commerciaux énoncés dans l'intitulé. La requête reçue le 14 mai 1984 pouvait être étudiée à compter de cette même date.

N° 6967 WD au rôle

Référence n° 2-A937-1

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

REQUÊTE présentée par A.B.F. Aviation Business Flights Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation d'assurer, à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe C.

SASKATOON,

Le 5 Novembre 19 84

DECISION NO. WDA1984-145-



CAI
TA 125
- D25
SASKATOON,

November 7

19 84

DECISION NO. WDA1984-146-84

APPLICATION by Mitchinson Flying Service Limited
for authority to operate Group B fixed wing
aircraft in its Class 4 Charter commercial air
service under Licence No. A.T.C. 142/47(C)

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-M49-1A

Docket No. 6956 WD

Mitchinson Flying Service Limited has applied to the Air
Transport Committee for the authority set out in the Title hereto.

Under Licence No. A.T.C. 142/47(C), Mitchinson Flying Service
Limited (hereinafter Mitchinson) is authorized to operate a Class 4 Charter
commercial air service using fixed wing aircraft in Group A, from a base at
Saskatoon, Saskatchewan, and a Class 7 Specialty - Flying Training - Aerial
Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air service, from
the same base, using fixed wing aircraft in Groups A and B.

Notice of the application was published in the newspaper of the
area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers
and others. Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of
the application were filed with the Committee by Athabaska Airways Ltd.
(hereinafter Athabaska) and Archer Enterprises Inc. The applicant replied
to the interventions.

The applicant submits that:

- it is of the view that a significant portion of its
clientele requires twin-engine aircraft with greater
capacity than is available with its Piper Seneca
I, and it would like to be able to offer the Piper
PA 23 Aztec, which is also used under its Class 7
- Flying Training - authority;
- although La Ronge Aviation Services Ltd. and
Athabaska are expanding their operations, more
and more aircraft are being ferried into
Saskatoon to supplement the existing services,
which suggests the need for the proposed
service; and

- it estimates that it will provide 120 revenue flying hours with Group B aircraft in the first year of operation and 150 revenue flying hours in the second year.

In its intervention, Athabaska states that:

- the aircraft ferried into Saskatoon are primarily Group C aircraft;
- the arrangement whereby the applicant send Athabaska its Group B clients and Athabaska sends the applicant its Group A clients is adequate and equitable;
- the addition of another Group B operator in Saskatoon will dilute the charter market and cause Athabaska considerable hardship; and
- the applicant did not provide evidence of a requirement for the proposed service.

In reply to the intervention by Athabaska, the applicant submits that Athabaska may be considering this application too seriously when it shows concern over a diluted charter market and marginal air carriers; that the addition of a Group B aircraft to its charter licence is to better serve its charter customers; and that this should have no effect on Athabaska's business. Furthermore, the applicant submits that it did not conduct surveys concerning public support for the reason Athabaska assumes. It maintains that the application for this additional authority is to better serve its existing customers and a survey did not seem to be required under the existing guidelines.

In its intervention, Archer Enterprises Inc. states that:

- the applicant has failed to obtain letters of support or otherwise provide evidence of a requirement for the proposed service;
- there is no basis for the applicant's forecast utilization; and
- the applicant's financial calculations are not adequate or realistic.

In reply to Archer Enterprises Inc.'s intervention, the applicant submits that it did not obtain any letters of support because the nature of the application was simply to satisfy the requirements of existing charter customers; that the projected incomes were determined after close study of past and present charter hours; and that the financial calculations were based on actual experience and are correctly identified in the application.

We have considered the application and the interventions referred to. We note that a review of Class 4 Group B revenue flying hours out of Saskatoon indicates a rather modest Group B market. Over the last few years these hours have been performed by Athabaska and Norcanair. However, by Decision No. WDA1984-31-8023 dated May 14, 1984, Norcanair transferred its Class 4 Groups A and B authorities from a base at Saskatoon, Saskatchewan to West Wind Aviation Ltd. at the same base. This carrier has not as yet commenced operations although it has satisfied all the outstanding requirements of the Commission as of August 2, 1984.

On the other hand, Mitchinson has had a charter presence in Saskatoon since 1947 and currently operates a Group B aircraft in its Class 7 Flying Training services. Addition of the group to its charter operations will allow Mitchinson to better serve its existing clientele and provide more flexibility to the company to utilize the Group B aircraft. We are of the view that addition of this competitive aspect to the Saskatoon market will benefit the public.

Accordingly, we are satisfied that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Mitchinson Flying Service Limited for authority to also operate Group B fixed wing aircraft in its Class 4 Charter commercial air service under Licence No. A.T.C. 142/47(C) is hereby approved.

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 142/47(C), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

The French Translation of this
decision will follow.

La version française de cette
decision va suivre.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

Government
Publications

CAI
TA 125
- D25
SASKATOON,

November 9

1984

DECISION NO. WDA1984-147-8460

APPLICATION by Edgeworth Helicopters Ltd. for
amendment of Licence Nos. A.T.C. 3116/80(H) and
A.T.C. 684/80(H)(CF) by changing the base of
operation from London, Ontario to Fort Nelson,
British Columbia.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File Nos. 2-E190-1A
-2A

Docket No. 7002WD

Edgeworth Helicopters Ltd. has applied to the Air Transport
Committee for the amendment as set out in the Title hereto. The
application was received ready for processing on June 11, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 3116/80(H), Edgeworth Helicopters
Ltd. is authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Aerial
Control - Aerial Construction - Aerial Application and Distribution - Aerial
Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air services from
a base at London, Ontario, using Group A-RW rotating wing aircraft; and
under Licence No. A.T.C. 684/80(H)(CF), a Class 9-4 International Charter
commercial air service from the same base, using Group A-RW rotating
wing aircraft.

Notice of the proposed change of base was published on June 30
and July 4, 1984 in the newspapers of the areas concerned and copies of the
Notice were sent to selected air carriers and others believed to be
interested. Pursuant to the Notice, interventions opposing the proposed
change of base were filed with the Committee by Maple Leaf Helicopters
Ltd. and Yukon Airways Limited. The applicant replied to the interventions.
Pleadings were completed on September 10, 1984.

The applicant submits that:

- it offers services from both its licensed base at London,
Ontario and its remote base at Fort Nelson, B.C., but notes
that its operations at Fort Nelson have all but eclipsed the
operations at London; moreover it is of the view that,
despite its attempts to develop the market over a period of
three years and a half, London cannot support a viable
helicopter service;

- the competitive balance will not be affected at Fort Nelson, B.C., because it is one of the established operators at this location, and it flew 665 revenue hours in 1982, 1,399 revenue hours in 1983 and 443 revenue hours between January and April 1984;
- withdrawal of the service at London, Ontario will not cause undue hardship to the local residents because demand for helicopter service is practically nil; and
- it forecasts 1,100 revenue flying hours and 1,200 revenue flying hours, respectively, in its first and second years of operation, derived primarily from its existing clientele.

The essence of the comments of both the intervenors was that public convenience and necessity was originally established at London, Ontario and if the market no longer requires service at this location, the licence should be cancelled. Additionally, Maple Leaf Helicopters Ltd. submits that the existing carriers operating at Fort Nelson, B.C. are capable of accommodating the demand.

In reply, the applicant states that it has made a strong and concerted effort to develop and serve the London, Ontario market area but, as demonstrated in the application, has not met with the anticipated success. In order to continue those efforts to provide service and develop the demand in the London area, economic requirements dictated that it pursue revenue flying in areas where demand existed, as was its right under Licence No. A.T.C. 3116/80(H) and Order No. 1972-3 Air. Consequently, it established its remote base at Fort Nelson, B.C. and has met with steady success in that area which has financially enabled it to concurrently pursue the development of demand from its licensed base in the London, Ontario market area. As stated in the application, development of that market has not met with the success it needed to continue that effort for an indefinite period. The applicant also pointed out that Horizon Helicopters Inc., a carrier based at Fort Nelson, B.C., has, within the last month and a half, completely withdrawn from the Fort Nelson, B.C. area.

We have considered the application and the interventions referred to. We note that:

- statistics show that the applicant has established a presence at Fort Nelson, B.C. where demand justifies an ongoing operation, while the market in London, Ontario appears negligible; and
- the competitive balance at Fort Nelson, B.C. will not be affected by this move as the applicant is already a participant in the Fort Nelson, B.C. market; and according to the applicant, Horizon Helicopters Inc. has recently withdrawn from the Fort Nelson market; and although there are no statistics to verify this contention, it is noteworthy

DECISION NO. WDA1984-147-8460

that Horizon Helicopters Inc. has chosen not to intervene in this application.

Accordingly, we are satisfied that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Edgeworth Helicopters Ltd. for amendment of Licence Nos. A.T.C. 3116/80(H) and A.T.C. 684/80(H)(CF) by changing the base of operation from London, Ontario to Fort Nelson, British Columbia is hereby approved.

New document of licences, bearing Licence Nos. A.T.C. 3116/80(H) and A.T.C. 684/80(H)(CF) will issue, upon compliance by the Licensee with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

est mentionné dans la requête, le développement de ce marché n'a pas eu le succès nécessaire qu'il lui fallait pour poursuivre cet effort d'expansion pendant une période indéterminée. La requérante a aussi souligné qu'Horizon Helicopters Inc., un transporteur dont les aéronefs sont basés à Fort Nelson (C.-B.) s'est au cours des six dernières semaines, complètement retiré de la région de Fort Nelson (C.-B.).

Nous avons étudié la requête et les interventions précitées. Nous notons ce qui suit:

- Les statistiques montrent que la requérante est bien établie à Fort Nelson (C.-B.) où la demande justifie une exploitation permanente tandis que le marché de London (Ontario) paraît négligeable.

- Cette proposition ne portera pas atteinte à l'équilibre concurrentiel à Fort Nelson (C.-B.) étant donné que la requérante est déjà un élément de concurrence dans la région de Fort Nelson (C.-B.); en fait, selon la requérante, Horizon Helicopters Inc. s'est retirée récemment du marché de Fort Nelson et bien qu'aucune statistique ne permette de vérifier cette allégation, il convient de noter qu'Horizon Helicopters Inc. a choisi de ne pas intervenir dans la présente requête.

Par conséquent, nous sommes convaincus que la commodité et les besoins du public exigent l'agrement de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Edgeworth Helicopters Ltd., en vue de modifier le permis CTA 3116/80(H) et CTA 684/80(H)(CF) en remplaçant la base d'exploitation London (Ontario) par Fort Nelson (Colombie-Britannique).

De nouveaux permis, portant les numéros CTA 3116/80(H) et CTA 684/80(H)(CF), seront délivrés dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough
Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

- Elle offre des services à la fois à partir de sa base autorisée de London (Ontario) et de sa base éloignée de Fort Nelson (C.-B.), mais elle note que ses activités à Fort Nelson ont presque éclipsé celles de London; en outre, elle est d'avis qu'en une période de trois ans et demi, elle ne peut pas assurer un service viable d'hélicoptage à London car le marché n'est pas assez important.

- Elle ne portera pas atteinte à l'équilibre concurrentiel à Fort Nelson (C.-B.) parce qu'elle est un des exploitants en place à cette base et qu'elle a effectué 665 heures de vol payantes en 1982, 1 399 heures en 1983 et 443 heures entre janvier et avril 1984.

- La suppression du service à London (Ontario) ne nuira pas indûment aux habitants de la localité parce que la demande de service d'hélicoptage est pratiquement nulle.

- Elle prévoit d'effectuer 1 100 heures et 1 200 heures de vol payantes au cours de sa première et de sa deuxième année d'exploitation respectivement qui proviendront principalement de sa clientèle actuelle.

Les commentaires des deux intervenants étaient essentiellement fondés sur le fait que les critères de la commodité et des besoins du public avaient été établis antérieurement pour London (Ontario) et que si le service n'était plus requis sur ce marché, alors le permis devrait être annulé. De plus, Maple Leaf Helicopters Ltd. allègue que les transporteurs actuels qui desservent Fort Nelson (C.-B.) sont à même de satisfaire la demande.

Dans sa réponse, la requérante déclare qu'elle a fait un effort considérable et concerté en vue de développer le marché des alentours de London (Ontario) et de le desservir mais que, comme il a été démontré dans la requête, elle n'a pas eu le succès anticipé. Afin de poursuivre dans cette même veine et de satisfaire aux impératifs financiers, il lui a fallu plutôt axer son service sur un marché où il y a une importante demande d'heures de vol payantes, comme elle est autorisée à le faire en vertu du permis CTA 3116/80(H) et de l'ordonnance n° 1972-3. En conséquence, elle a établi une base éloignée à Fort Nelson (C.-B.) et a obtenu un succès qui ne se dément pas dans cette région. Elle a donc pu obtenir les ressources financières requises, afin de poursuivre concurrentiellement le développement de la demande du marché de sa base autorisée de London (Ontario). Comme il



SASKATOON, 19
Le 9 Novembre 84

DECISION NO.

WDAL984-147-8460

REQUÊTE présentée par Edgeworth Helicopters Ltd.
(ci-après la requérante) en vue de modifier les permis
CTA 3116/80(H) et CTA 684/80(H)(CF) en remplaçant
la base d'exploitation London (Ontario) par Fort
Nelson (Colombie-Britannique).

DECISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Références nos 2-E190-1A
-2A

N° 7002 WD au rôle

Edgeworth Helicopters Ltd. a demandé au Comité des transports
aériens l'autorisation de modifier les permis de la façon énoncée dans
l'intitulé. La requête, reçue le 11 juin 1984, pouvait être étudiée à compter
de cette même date.

Par le permis CTA 3116/80(H), la requérante est autorisée à
exploiter, à partir d'une base située à London (Ontario), des services aériens
commerciaux des classes 4 (attirètement) et 7 (spécialisés: surveillance
aérienne; construction au moyen d'aéronefs; épandage et dispersion de
produits; inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen
d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW; et par le permis
CTA 684/80(H)(CF), un service aérien commercial de la classe 9-4
(attirètement international), à partir de la même base, au moyen d'aéronefs à
voilure tournante du groupe A-RW;

Avis de la requête a été publié les 30 juin et 4 juillet 1984 dans
les journaux des régions visées et signalé aux transporteurs aériens
concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu
des interventions contraires à l'agrément de la requête par Maple Leaf
Helicopters Ltd. et Yukon Airways Limited. La requérante a répondu
auxdites interventions. La clôture des débats a eu lieu le
10 septembre 1984.

La requérante allègue ce qui suit:



CAI
TA 125
- D 25

SASKATOON November 13

1984

DECISION NO. WDA1984-148-8466

APPLICATION by Northland Air Services (1981) Ltd.
for authority to operate a Class 7 Specialty - Flying
Training - commercial air service from a base at
Kamloops, B.C., using fixed wing aircraft in Group A.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No: 2-N325-1

Docket No: 6997 WD

Northland Air Services (1981) Ltd. has applied to the Air
Transport Committee for authority to operate the commercial air service
set out in the Title hereto.

Notice of the application was distributed to all licensed Class 6
and Class 7 Specialty - Flying Training - air carriers within a fifty mile
radius of the proposed base. Copies of the Notice were sent to interested
air carriers and others. Pursuant to the Notice, no interventions opposing
the granting of the application were filed with the Committee.

There were 18 letters of support attached to the application.

By telex dated July 20, 1984, Northland Air Services (1981) Ltd.
was granted temporary authority to operate a Class 7 Specialty - Flying
Training - commercial air service, commencing August 1, 1984, using Group
A aircraft from a base at Kamloops, B.C.

We have considered the application and the material in support
thereof, and are of the opinion that there is sufficient potential to warrant
the granting of the application. The applicant has offered flying training at
Kamloops for approximately three and one-half years, operating under the
guise of a management agreement and the majority of the support letters
accompanying the application are from current or former students of the
applicant. Moreover, Aviar Aviation Ltd., a local Class 7 FT operator at
Kamloops, did not intervene in this application which indicates that the two
companies in Kamloops offering flying training have been operating in a
compatible competitive environment over the last few years. In our view,
continuation of this environment would be in the public interest.

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

The application by Northland Air services (1981) Ltd. for authority to operate a Class 7 Specialty - Flying Training - commercial air service from a base at Kamloops, B.C., using fixed wing aircraft in Group A, is hereby approved, and a licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements.

The licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsections 20(1) and 20(2) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licencee is authorized in its operations to the use of fixed wing aircraft in Group A.

The Licensee shall not provide Class 7 Flying Training commercial air service under this licence from a base other than the base specified herein, unless it has received authority from the Committee to provide such service elsewhere.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

The French translation of this
decision will follow.

La version française de cette
decision va suivre.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA125
- D25
SASKATOON, November 16

1984

DECISION NO. WDA1984-149-8478

APPLICATION by Brooker-Wheaton Aviation Ltd. for
change of control from Donald Harold Wheaton and
Beverly Whitmore Brooker to Donald Harold Wheaton
and William A. Thompson -Licence Nos. A.T.C.
2285/73(C) and A.T.C. 581/77(CF).

File Nos. 2-B363-1A
-2A

Docket No. 7089WD

Under Licence No. A.T.C. 2285/73(C), Brooker-Wheaton
Aviation Ltd. is authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty
- Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - Aerial Photography
restricted to scenics - commercial air services from a base at Edmonton,
Alberta, using Groups A, B and C aircraft, and under Licence No. A.T.C.
581/77(CF) a Class 9-4 International Charter commercial air service from
the same base.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C.,
1978, C.3, as amended, the Committee has received notice that Donald
Harold Wheaton and Beverly Whitmore Brooker propose to change control of
Brooker-Wheaton Aviation Ltd. to Donald Harold Wheaton and William A.
Thompson which transaction is intended or would result in a change of
control of the air carrier authorized to operate commercial air services
under the aforesaid licences. The application was received ready for
processing on August 16, 1984.

Notice of the proposed change of control was published on
August 25, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the
Notice were sent to selected air carriers and others believed to be
interested. Pursuant to the Notice, no objection to the proposed change of
control was filed with the Committee. Pleadings closed on October 17,
1984.

In consideration of the foregoing, and the information and
documents filed with the Secretary in response to the requirements of the
Committee, we have determined that the aforesaid change of control will
not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public
interest.

The aforesaid change of control of Brooker-Wheaton Aviation
Ltd. from Donald Harold Wheaton and Beverly Whitmore Brooker to Donald
Harold Wheaton and William A. Thompson is not disallowed subject to the
condition that Brooker-Wheaton Aviation Ltd. complies with the filing,

DECISION NO. WDA1984-149-8478

financial and other requirements of the Committee as applicable within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the air carrier authorized to provide commercial air services under Licence Nos. A.T.C. 2285/73(C) and A.T.C. 581/77(CF) shall remain under the control of Donald Harold Wheaton and Beverly Whitmore Brooker until the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable have been complied with.

Failure by Brooker-Wheaton Aviation Ltd. to comply with the aforementioned set of conditions will result in issuance of a Decision disallowing the change of control.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

N'est pas refusé le changement de contrôle susmentionné de Brookner - Wheaton Aviation Ltd., de Donald Harold Wheaton et Beverly Whitmore Brookner à Donald Harold Wheaton et William A. Thompson, à la condition que Brookner - Wheaton Aviation Ltd. se conforme, dans les 180 jours suivant la date de la présente décision, aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents, et à la condition que le transporteur aérien autorisé à assurer les services aériens commerciaux prévus aux permis CTA 2285/73(C) et CTA 581/77(CF) demeurent sous le contrôle de Donald Harold Wheaton et Beverly Whitmore Brookner jusqu'à ce que les exigences applicables du Comité aient été satisfaites.

Tout défaut de la part de Brookner - Wheaton Aviation Ltd. de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du changement de contrôle par voie de décision.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

Compte tenu de ce qui précède, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, nous avons déterminé que le changement de contrôle susmentionné ne restreindra pas indûment la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

Avis du changement de contrôle proposé a été publié le 25 août 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune opposition au changement de contrôle proposé. La clôture des débats a eu lieu le 17 octobre 1984.

Conformément à l'article 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu avis de l'intention de Donald Harold Wheaton et Beverly Whitmore Brooker du changement de contrôle de Brooker - Wheaton Aviation Ltd. à Donald Harold Wheaton et William A. Thompson, transporteur aérien autorisé à exploiter les services aériens commerciaux prévus aux permis susmentionnés. La demande, reçue le 16 août 1984 était prête à être étudiée à compter de cette même date.

Par le permis CTA 2285/73(C), Brooker - Wheaton Aviation Ltd. est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Edmonton (Alberta), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisés: inspection, reconnaissance et publicité aériennes; photographie aérienne non technique), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A, B et C; et par le permis CTA 581/77(CF), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international) à partir de la même base.

N° 7089 WD au rôle

Référence nos 2-B363-1A/2A

REQUÊTE présentée par Brooker - Wheaton Aviation Ltd. pour un changement de contrôle de Donald Harold Wheaton et Beverly Whitmore Brooker à Donald Harold Wheaton et William A. Thompson et ce, en vertu des permis CTA 2285/73(C) et CTA 581/77(CF).

SASKATOON, le 16 Novembre 1984

DECISION NO. WDA1984-149-8478



CAI
TA 125
-D 25
SASKATOON, November 16

1984

DECISION NO. WDA1984-150-8479

APPLICATION by Staron Flight (1972) Ltd. for
change of control from Seahurst Aviation Inc., M.A.J.
Mandl, Desmond Horan and David Firth to Fraser
Valley Aero Trades Ltd. and Desmond Horan -Licence
Nos. A.T.C. 1210/61(C) and A.T.C. 636/78(CF).

File Nos. 2-S423-4A

-6A

Docket No. 7028 WD

Under Licence No. A.T.C. 1210/61(C) Staron Flight (1972) Ltd. is
authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service using Groups
A and B fixed wing aircraft and a Class 7 Specialty - Aerial Photography
restricted to scenics - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising -
commercial air service using Groups A, B and C fixed wing aircraft from a
base at Vancouver, B.C.; and under Licence No. A.T.C. 636/78(CF), a Class
9-4 International Charter commercial air service from a base at Vancouver,
B.C., using Groups A and B fixed wing aircraft.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C.,
1978, C.3, as amended, and section 27 of the National Transportation Act,
R.S.C., 1970, c. A-3, as amended, the Committee has received notice that
Seahurst Aviation Inc., M.A.J. Mandl, Desmond Horan and David Firth
proposes to change control of Staron Flight (1972) Ltd. to Fraser Valley
Aero Trades Ltd. and Desmond Horan which transaction is intended or would
result in a change of control of the air carrier authorized to operate
commercial air services under the aforesaid licences. The application was
received on July 3, 1984 and was complete and ready for processing on July
10, 1984.

Notice of the proposed change of control was published on
August 7 and August 10, 1984 in the newspapers of the area concerned and
copies of the Notice were sent to selected air carriers and others believed
to be interested. Pursuant to the Notice, no objection to the proposed
change of control was filed with the Committee. Pleadings closed on
September 12, 1984.

In consideration of the foregoing, and the information and
documents filed with the Secretary in response to the requirements of the
Committee, we have determined that the aforesaid change of control will
not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public
interest.

DECISION NO. WDA1984-150-8479

The aforesaid change of control of Staron Flight (1972) Ltd. from Seahurst Aviation Inc., M.A.J. Mandl, Desmond Horan and David Firth to Fraser Valley Aero Trades Ltd. and Desmond Horan is not disallowed subject to the condition that Staron Flight (1972) Ltd. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the air carrier authorized to provide commercial air services under Licence Nos. A.T.C. 1210/61(C) and A.T.C. 636/78(CF) shall remain under the control of Seahurst Aviation Inc., M.A.J. Mandl, Desmond Horan and David Firth until the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable have been complied with.

Failure by Staron Flight (1972) Ltd. to comply with the aforementioned set of conditions will result in issuance of a Decision disallowing the change of control.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

DÉCISION N° WDA1984-150-8479

Compte tenu de ce qui précède, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, nous avons déterminé que le changement de contrôle susmentionné ne restreindra pas indûment la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

N'est pas refusé le changement de contrôle susmentionné de Staron Flight (1972) Ltd., de Seahurst Aviation Inc., M.A.J. Mandl, Desmond Horan et David Firth à Fraser Valley Aero Trades Ltd. et Desmond Horan, à la condition que Staron Flight (1972) Ltd. se conforme, dans les 180 jours suivant la date de la présente décision, aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents, et à la condition que le transporteur aérien autorisé à assurer les services aériens commerciaux prévus aux permis CTA 1210/61(C) et CTA 636/78(CF) demeurent sous le contrôle de Seahurst Aviation Inc., M.A.J. Mandl, Desmond Horan et David Firth jusqu'à ce que les exigences applicables du Comité aient été satisfaites.

Tout défaut de la part de Staron Flight (1972) Ltd. de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du changement de contrôle par voie de décision.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON, Le 16 Novembre 19 84

DECISION NO. WDA1984-150-8479

REQUÊTE présentée par Staron Flight (1972) Ltd.
pour un changement de contrôle de Seahurst Aviation
Inc., M.A.J. Mandl, Desmond Horan et David Firth à
Fraser Valley Aero Trades Ltd. et Desmond Horan, et
ce, en vertu des permis CTA 1210/61(C) et
CTA 636/78(CF).

Références nos 2-S423-4A/6A
N° 7028 WD au rôle

Par le permis CTA 1210/61(C) Staron Flight (1972) Ltd. est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à volure fixe des groupes A et B et 7 (spécialisés: photographie aérienne non technique; inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen d'aéronefs à volure fixe des groupes A, B et C; et par le permis CTA 636/78(CF), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), à partir d'une base située à Vancouver (C.-B.), au moyen d'aéronefs à volure fixe des groupes A et B.

Conformément aux articles 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, et 27 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. A-3, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu avis de l'intention de Staron Flight (1972) Ltd. du changement de contrôle de Staron Flight (1972) Ltd. à Fraser Valley Aero Trades Ltd. et Desmond Horan, transaction qui aurait pour but ou pour résultat le changement de contrôle du transporteur aérien autorisé à exploiter les services aériens commerciaux prévus aux permis susmentionnés. La requête, reçue le 3 juillet 1984 était complète et pouvait être étudiée à compter du 10 juillet 1984.

Avis du changement de contrôle proposé a été publié les 7 et 10 août 1984 dans les journaux de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune opposition au changement de contrôle proposé. Le clôture des débats a eu lieu le 12 septembre 1984.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA125
- D25
SASKATOON, November 21 1984

DECISION NO. WDA1984-151-8494

APPLICATION by Noralta Flights Ltd. for authority
to also operate Group B fixed wing aircraft under
Licence No. A.T.C. 2077/71(C).

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-N208-1A
Docket No. 7048 WD

Noralta Flights Ltd. has applied to the Air Transport Committee
for the authority as set out in the Title hereto. The application was
received on July 25, 1984, and was complete and ready for processing on
July 27, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 2077/71(C), Noralta Flights Ltd. is
authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service using fixed
wing aircraft in Group A from a base at Fort Chipewyan, Alberta.

Notice of the application was published on August 15, 1984 in the
newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to
interested air carriers and others. Pursuant to the Notice no intervention
opposing the granting of the application was filed with the Committee.
Pleadings were completed on September 14, 1984.

An intervention in support of the application was filed with the
Committee by the R.C.M.P., Fort Chipewyan, Alberta. In addition, there
were 16 letters of support filed with the application.

We have considered the application and the material in support
thereof, and we are satisfied that the applicant has established that the
public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Noralta Flights Ltd. for authority to also
operate Group B fixed wing aircraft under Licence No. A.T.C. 2077/71(C) is
hereby approved.

DECISION NO. WDA1984-151-8494

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 2077/71(C), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 2077/71(C), sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire
(signature)

B.R. Wolfe



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON, Le 21 Novembre 1984

DECISION NO.

WDA1984-152-8494

REQUÊTE présentée par Noralta Flights Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe B dans le cadre de son service prévu au permis A.T.C. 2077/71(C).

DECISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-N208-1A

N° 7048 WD au rôle

Noralta Flights Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation énoncée dans l'initulé. La requête, reçue le 25 juillet 1984, a été complétée le 27 juillet 1984, date à laquelle elle était prête à être étudiée.

Le permis A.T.C. 2077/71(C) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Fort Chipewyan (Alberta), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

Avis de la requête a été publié le 15 août 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête. La clôture des débats a eu lieu le 14 septembre 1984.

Le Comité a reçu une intervention à l'appui de la requête par la Gendarmerie Royale du Canada de Fort Chipewyan (Alberta). De plus, 16 lettres à l'appui étaient annexées à la requête.

Nous avons étudié la requête et les documents présentés à l'appui, et nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Noralta Flights Ltd. en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe B dans le cadre de son service prévu au permis A.T.C. 2077/71(C).



CAI
TA125
-D25

SASKATOON, November 21

1984

DECISION NO. WDA1984-152-8495

APPLICATION by Aurora Airservices Ltd. for
transfer of commercial air services authorized under
Licence Nos. A.T.C. 2477/75(C) and A.T.C.
638/78(CF) to Atlin Air Ltd.

File No. 2-A575-1A

Docket No. 7079 WD

Under Licence No. A.T.C. 2477/75(C), Aurora Airservices Ltd. is authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air services from a base at Atlin, B.C. using Group A fixed wing aircraft; and under Licence No. A.T.C. 638/78(CF) a Class 9-4 international Charter commercial air service from the same base using Group A aircraft.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the Committee received notice on July 20, 1984 that Aurora Airservices Ltd. proposes to transfer to Atlin Air Ltd. the commercial air services authorized under the aforesaid licences. The application was complete and ready for processing on August 15, 1984.

Notice of the proposed transfer of commercial air services was published on September 7, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to selected air carriers and others believed to be interested. Pursuant to the Notice, no interventions opposing the proposed transfer were filed with the Committee. Pleadings were completed on October 8, 1984.

In consideration of the foregoing, and the information and documents filed with the Secretary in response to the requirements of the Committee, we have determined that the aforesaid transfer will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The transfer of the commercial air services authorized under Licence Nos. A.T.C. 2477/75(C) and A.T.C. 638/78(CF) from Aurora Airservices Ltd. to Atlin Air Ltd. is not disallowed subject to the condition that Atlin Air Ltd. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable and commences operating the services within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the services authorized under Licence Nos. A.T.C. 2477/75(C) and A.T.C. 638/78(CF) shall remain in the name of and continue to be operated by Aurora Airservices Ltd. until new documents of licence have issued to Atlin Air Ltd.

DECISION NO. WDA1984-152-8495

New documents of licence shall issue to Atlin Air Ltd. upon compliance with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

services dans les 180 jours suivant la date de la présente décision et que les services prévus aux permis A.T.C. 2477/75(C) et A.T.C. 638/78(CF) demeurent au nom de Aurora Airservices Ltd. et continuent d'être exploités par elle jusqu'à ce que de nouveaux permis soient délivrés à Atlin Air Ltd.

De nouveaux permis seront délivrés à Atlin Air Ltd. dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire
(signature)

B.R. Wolfe



DECISION NO.

SASKATOON, 19 84
Le 21 Novembre

WDAL984-152-8495

REQUÊTE présentée par Aurora Airservices Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation de céder à Atlin Air Ltd. les services aériens commerciaux prévus aux permis A.T.C. 2477/75(C) et A.T.C. 638/78(CF).

Référence n° 2-A575-1A

N° 7079 WD au rôle

Par le permis A.T.C. 2477/75(C) la requérante est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Atlin (C.-B.), des services aériens commerciaux des classes 4 (afîrètement) et 7 (spécialisés: inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A; et par le permis A.T.C. 638/78(CF), un service aérien commercial de la classe 9-4 (afîrètement international), à partir de la même base, au moyen d'aéronefs du groupe A.

Conformément à l'article 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu avis le 20 juillet 1984 que la requérante se propose de céder à Atlin Air Ltd. les services aériens commerciaux prévus aux permis susmentionnés. La demande était complète et pouvait être étudiée à compter du 15 août 1984.

Avis du transfert proposé a été publié le 7 septembre 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune opposition au transfert proposé. La clôture des débats a eu lieu le 8 octobre 1984.

Compte tenu de ce qui précède, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, nous sommes d'avis que le transfert susmentionné ne restreindra pas indûment la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

N'est pas refusé le transfert des services aériens commerciaux prévus aux permis A.T.C. 2477/75(C) et A.T.C. 638/78(CF) de Aurora Airservices Ltd. à Atlin Air Ltd., à la condition que celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents, qu'elle commence à exploiter les



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA125
-D 25
SASKATOON, November 21

1984

DECISION NO. WDA1984-153-8496

APPLICATION by Capital Helicopters Inc. for
authority to also operate a Class 7 Specialty - Flying
Training - commercial air service under Licence No.
A.T.C. 3007/79(H).

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-C683-2A

Docket No. 7157 WD

Capital Helicopters Inc. has applied to the Air Transport
Committee for authority to operate the commercial air service set out in
the Title hereto. The application was received on September 18, 1984, and
was complete and ready for processing on September 24, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 3007/79(H), Capital Helicopters Inc. is
authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service from a base
at Atlin, British Columbia using Group A-RW rotating wing aircraft.

Notice of the application was not given because there are no
other licensed Class 7 Specialty - Flying Training - air carriers within a fifty
mile radius of the proposed base.

A letter of support was attached to the application.

We have considered the application and the material in support
thereof, and are of the opinion that there is sufficient potential to warrant
the granting of the application. Accordingly, we are satisfied that the
applicant has established that the proposed commercial air service is
required by the public convenience and necessity.

The application by Capital Helicopters Inc. for authority to also
operate a Class 7 Specialty - Flying Training - commercial air service under
Licence No. A.T.C. 3007/79(H) is hereby approved.

DECISION NO. WDA1984-153-8496

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 3007/79(H) will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable, and will be subject to the following additional condition:

The Licensee shall not provide Class 7 Flying Training commercial air service under this licence from a base other than the base specified herein, unless it has received authority from the Committee to provide such service elsewhere.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Un nouveau permis, portant le numéro CTA 3007/79(H) sera délivré, dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents, et sera assujéti à la condition supplémentaire suivante:

Il est interdit à la titulaire d'assurer un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraînément au vol) à partir d'une base autre que celle spécifiée aux présentes, à moins d'autorisation contraire du Comité.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe



SASKATOON, le 21 Novembre 19 84

DECISION NO.

WDA1984-153-8496

REQUÊTE présentée par Capital Helicopters Inc. (ci-après la requérante) en autorisation d'exploiter également un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol), aux termes du permis CTA 3007/79(H).

DECISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-C683-2A

N° 7157WD au rôle

Capital Helicopters Inc. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé. La requête, reçue le 18 septembre 1984, a été complétée le 24 septembre 1984, date à laquelle elle était prête à être étudiée.

Le permis CTA 3007/79(H) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Atlin (Colombie-Britannique), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

Avis de la requête n'a pas été donné, puisqu'il n'y a aucun titulaire de permis de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol) dans un rayon de 50 milles de la base proposée.

Une lettre d'appui était annexée à la requête.

Nous avons étudié la requête et les documents présentés à l'appui. Nous sommes d'avis que la requérante a su justifier l'agrément de la requête. Par conséquent, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Capital Helicopters Inc. en autorisation d'exploiter également un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraînement au vol), aux termes du permis CTA 3007/79(H).



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA/25
-D25

SASKATOON,

November 22 19 84

DECISION NO. WDA1984-154-8499

APPLICATION by Athabasca Airways Ltd. for
transfer of commercial air services authorized under
Licence No. A.T.C. 2214/72(H) to Star Helicopters
Ltd.

File No. 2-A265-9A
Docket No. 6654WD

Under Licence No. A.T.C. 2214/72(H), Athabasca Airways Ltd.
is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service from a
base at Buffalo Narrows, Saskatchewan, using Group A-RW rotating wing
aircraft.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C.,
1978, C.3, as amended, and section 27 of the National Transportation Act,
R.S.C., 1970, C. A-3, as amended, the Commission has received notice that
Athabasca Airways Ltd. proposes to transfer to Star Helicopters Ltd. the
commercial air service authorized under the aforesaid licence.

Notice of the proposed transfer of commercial air service was
published in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice
were sent to selected air carriers and others believed to be interested.
Pursuant to the Notice, objections to the proposed transfer were filed by
Associated Helicopters Co. Ltd., Apex Helicopters Ltd., Okanagan
Helicopters Ltd., Frontier Helicopters Ltd., and Midwest Helicopters Ltd.
The applicant replied to the objections.

The intervenors, as a whole, submit that non-disallowance of the
transfer in this instance is tantamount to creating a new authority because,
under new management, Star Helicopters Ltd. might decide to operate
throughout Canada, whereas Athabasca Airways Ltd. might decide to
maintain its presence at Buffalo Narrows (under its remaining Class 4-RW
authorities) and the competitive environment could be altered significantly.
In their opinion, the Canadian Helicopter industry is in poor health and
adding to the supply side is not in the long term public interest. Moreover,
the proposed transfer of licence is not necessary to maintain the present
service at Buffalo Narrows.

DECISION NO. WDA1984-154-8499

In reply to the interventions, Athabasca Airways Ltd. submits that the proposed transfer introduces no new licences or helicopters into the system and thus will have no effect on competition. Star Helicopters Ltd. is intending to provide a small, family-oriented local charter service on a year-round basis at Buffalo Narrows. This type of service provides many benefits not available from itinerant, large scale operations.

We have considered the proposal for transfer, the interventions in opposition as well as the replies by the applicant.

We note that Athabasca Airways Ltd. is currently authorized to operate rotating wing Class 4 Charter commercial air services under three licences, with bases at Buffalo Narrows, Prince Albert and La Ronge.

We note also that non-disallowance of this transaction will not increase or decrease the number of existing licences for commercial air services in this district. Furthermore, non-disallowance of this transfer would not in our opinion unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. Accordingly, the transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 2214/72(H) from Athabasca Airways Ltd. to Star Helicopters Ltd. is not disallowed subject to the condition that Star Helicopters Ltd. complies with the filing, financial and other requirements as applicable and commences operating the service within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the service authorized under Licence No. A.T.C. 2214/72(H) shall remain in the name of and continue to be operated by Athabasca Airways Ltd. until a new document of licence has issued to Star Helicopters Ltd.

A new document of licence shall issue to Star Helicopters Ltd. upon compliance by it with the filing, financial and other requirements as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner



DECISION NO. WDA1984-154-8499

-3-

Un nouveau permis sera délivré à Star Helicopters Ltd. dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire
(signature)

B.R. Wolfe

répercussions considérables sur le marché concurrentiel. Ils sont d'avis que l'industrie canadienne de l'hélicoptage se trouve dans un très piètre état donc, à long terme, il ne serait pas dans l'intérêt du public d'augmenter le nombre de services d'hélicoptage. En outre, la cession proposée n'est pas nécessaire pour assurer la continuité du service actuel à Buffalo Narrows.

Dans sa réplique aux interventions, la requérante soutient :
que la cession proposée ne prévoit ni la délivrance de nouveaux permis ni l'utilisation de nouveaux hélicoptères dans le réseau et n'aura donc aucun effet sur la concurrence. Star Helicopters Ltd. prévoit d'exploiter à longueurs d'année un service d'atterrissage local et familial de petite envergure à Buffalo Narrows et, ainsi, d'offrir de nombreux avantages que de grosses compagnies d'aéronefs itinérants ne pourraient pas accorder.

Nous avons étudié la proposition de cession, les interventions contraires à la requête et les répliques de la requérante.

Nous notons que la requérante est actuellement autorisée à exploiter des services aériens commerciaux d'atterrissage de la classe 4 au moyen d'aéronefs à voilure tournante en vertu des trois permis de leur bases situées à Buffalo Narrows, Prince Albert and La Ronge.

Nous notons aussi que le non refus de cette transaction n'augmentera pas, ni diminuera pas le nombre des permis actuels pour les services aériens dans cette région. De plus, nous estimons que le non refus de ce transfert ne restreindra pas indûment la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public. Par conséquent n'est pas refusé le transfert du service aérien commercial prévu au permis A.T.C. 2214/72(H) de Athabasca Airways Ltd. à Star Helicopters Ltd. à la condition que celle-ci se conforme aux exigences applicables notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents, quelle que soit la date de la présente décision et que le service prévu au permis A.T.C. demeure au nom de Athabasca Airways Ltd. et continue d'être exploité par elle jusqu'à ce qu'un nouveau permis soit délivré à Star Helicopters Ltd.



REQUÊTE présentée par Athabasca Airways Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation de céder à Star Helicopters Ltd. le service aérien commercial prévu au permis CTA 2214/72(H).

Référence n° 2-A265-9A

N° 6654 WD au rôle

Le permis CTA 2214/72(H) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Buffalo Narrows (Saskatchewan), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

Conformément aux articles 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, et 27 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. A-3, dans sa forme modifiée, la Commission a reçu avis que la requérante se propose de céder à Star Helicopters Ltd. le service aérien commercial au permis susmentionné.

Avis du transfert proposé a été publié dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des oppositions au transfert proposé de Associated Helicopters Co. Ltd., Apex Helicopters Ltd., Okanagan Helicopters Ltd., Frontier Helicopters Ltd. et Midwest Helicopters Ltd. La requérante a répondu auxdites oppositions.

Les intervenants, dans l'ensemble, font valoir que dans la présente affaire, le non refus de la cession équivaldrait à la création d'une nouvelle autorisation puisque le nouveau propriétaire de Star Helicopters Ltd. pourrait décider d'exploiter ses services aux quatre coins du pays alors que la requérante pourrait choisir de demeurer à Buffalo Narrows (en vertu de ses autres permis d'exploitation de services de la classe 4 au moyen d'aéronefs à voilure tournante); ces changements pourraient avoir des



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

Publication

CAI
TA125
-D25

SASKATOON, November 23

19 84

DECISION NO.

WDA1984-155-8502

APPLICATION by Venture Air Ltd. for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services from a base at Meadow Lake, Saskatchewan using Groups A and B fixed wing aircraft.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-V115-1
Docket No. 6891 WD

Venture Air Ltd. has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air services set out in the Title hereto.

Notice of the Class 4 Charter application was published in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of the application were filed by Buffalo Narrows Airways Ltd. (hereinafter Buffalo Narrows Airways), Frank E. Hanton of Frank E. Hanton and Associates Ltd., Aviation Consultants Incorporated (hereinafter Frank E. Hanton), and S & M Aviation Ltd. (hereinafter S & M Aviation). The applicant replied to the interventions.

Interventions giving general support to the application were filed by Medley Airways Ltd., Resort Village of Greig Lake, and Pinehouse Airways Ltd. In addition, twenty-three letters of support were attached to the application. These letters estimated a demand of 1,584 to 1,899 revenue flying hours per year.

The applicant submits that there is a demand in the Meadow Lake area for a reliable charter company which can offer an alternate service to the existing operation and the proposed service will be competitive with S & M Aviation's service. The applicant forecasts 1000 revenue hours in year one and 1270 hours in year 2.

DECISION NO. WDA1984-155-8502

In its intervention, Buffalo Narrows Airways submitted that the Meadow Lake area and the west side of the province are very adequately served by existing Class 4 Charter operators.

In its intervention, Frank E. Hanton stated that authorization of an additional carrier in the area would divert traffic of other air carriers and would be detrimental to the establishment of a good, viable flying industry in the community of Meadow Lake.

In its intervention, S & M Aviation disputed the survey conducted by the applicant and the letters of support;

We have considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to. We note that in the surrounding area of Meadow Lake, eight carriers operate Class 4 commercial air services; among these carriers only S & M Aviation and Buffalo Narrows Airways intervened against the application, and, furthermore, Medley Airways Ltd. and Pinehouse Airways Ltd. submitted interventions in support of the application.

We are of the opinion that the applicant has shown that there is a demand for the proposed service, that the service will not have an unduly deleterious impact on the operations of existing licensees, that the proposed service will be viable at the level of activity forecast and that the carrier has the capability of providing the service proposed. Further, we are of the opinion that additional competition in the area would benefit the travelling public. Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the present and future public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Venture Air Ltd. for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services from a base at Meadow Lake, Saskatchewan using Groups A and B fixed wing aircraft is hereby approved and licences will issue upon compliance with the filing, financial and other requirements as applicable.

The Class 4 Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the Condition Respecting Route Protection, in the attachment hereto, which is hereby made a part of the Decision, and the following additional conditions:

DECISION NO. WDA1984-155-8502

The licence is subject to the Positioning Charges Regulations, C.R.C., 1978, C.73.

The Licensee is authorized in its operation to the use of Groups A and B fixed wing aircraft.

The Class 9-4 International Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operations to the use of Groups A and B fixed wing aircraft.

Prior to conducting an international flight under this Licence, the Licensee must obtain the required authorization from the appropriate authorities of the foreign government concerned.

(Signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(Signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Le permis de la classe 4 (affrètement) qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, à la condition ci-jointe relative à la protection des routes, qui par la présente fait partie intégrante de cette décision, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Le présent permis est soumis au Règlement sur les taxes de mise en place, C.R.C. de 1978, chap. 73.
Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe des groupes A et B.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

DECISION NO. WDA1984-155-8502

Dans son intervention, Buffalo Narrows Airways déclare que la région de Meadow Lake et la partie Ouest de la province sont adéquatement desservies par les affrèteurs en place assurant un service de la classe 4. Dans son intervention, Frank E. Hanton a déclaré la titularisation d'un transporteur supplémentaire dans la région contribuerait à réacheminer le trafic des autres transporteurs aériens et nuirait à la mise en place d'une industrie aérienne valable et fiable dans la collectivité de Meadow Lake.

Dans son intervention, S & M Aviation conteste le sondage mené par la requérante et les lettres d'appui.

Nous avons étudié la requête, les documents à l'appui et les interventions précitées. Nous notons que dans les alentours de Meadow Lake, huit transporteurs assurent des services aériens commerciaux de la classe 4, et parmi eux, seuls S & M Aviation et Buffalo Narrows Airways sont intervenus contre la requête et, qui plus est, Medley Airways Ltd. et Pinehouse Airways Ltd. ont présenté des interventions à l'appui de la requête.

D'après nous, la requérante a prouvé qu'il existe une demande pour le service proposé et que ce service n'aura pas une incidence importante sur les activités des titulaires en place. Nous sommes aussi d'avis que le service proposé sera viable au niveau de l'activité prévue et que le transporteur a la capacité de fournir le service proposé. Et de plus, nous sommes d'avis que la concurrence additionnelle dans la région profitera au public voyageur. Par conséquent, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins présents et futurs du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Venture Air Ltd. en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Meadow Lake (Saskatchewan), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B. Les permis seront délivrés conformément aux exigences applicables notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.



SASKATOON, le 23 Novembre 19 84

DECISION NO.

WD41984-155-8502

REQUÊTE présentée par Venture Air Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Meadow Lake (Saskatchewan), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B.

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-VI15-1

N° 6891 WD au rôle

Venture Air Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux énoncés dans l'intitulé.

Avis de la requête a été publié dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, des interventions contraires à l'agrément de la requête ont été déposées par Butfalo Narrows Airways Ltd. (ci-après Butfalo Narrows Airways), Frank E. Hanton, de Frank E. Hanton and Associates Ltd., Aviation Consultants Incorporated (ci-après Frank E. Hanton), et S & M Aviation Ltd. (ci-après S & M Aviation). La requérante a répondu auxdites interventions.

Des interventions donnant l'appui général à la requête ont été déposées par Medley Airways Ltd., Resort Village of Greig Lake et Pinehouse Airways Ltd. De plus, 23 lettres d'appui étaient jointes à la requête. Selon ces lettres, la demande prévue se situait entre 1 584 et 1 899 heures de vol payantes par an.

La requérante allègue qu'il y a une demande dans la région de Meadow Lake pour une compagnie d'affrètement fiable pouvant suppléer aux services actuels, et que le service proposé fera concurrence à celui de S & M Aviation. La requérante prévoit 1 000 heures de vol payantes au cours d'année un et 1 270 heures de vol payantes au cours d'année deux.



CAI
TA125
-D25

SASKATOON, January 7

1985

DECISION NO. WDA1985-1-8576

APPLICATION by Viking Helicopters
Limited/Helicoptères Viking Limitée for amendment
of Licence Nos. A.T.C. 571/51(H) and A.T.C.
822/83(H)(CF) by changing the base of operation from
Ottawa, Ontario to Thompson, Manitoba.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File Nos. 2-V57-1A
-2A

Docket No. 7158WD

Viking Helicopters Limited/Helicoptères Viking Limitée has
applied to the Air Transport Committee for the amendment as set out in the
Title hereto. The application was received on September 4, 1984 and was
complete for processing on September 18, 1984

Under Licence No. A.T.C. 571/51(H), Viking Helicopters
Limited/Helicoptères Viking Limitée is authorized to operate Class 4
Charter and Class 7 Specialty - Aerial Construction - Aerial Inspection,
Reconnaissance and Advertising - Aerial Application and Distribution -
Aerial Photography and Survey - commercial air services using rotating
wing aircraft in Group A-RW; and under Licence No. A.T.C. 822/83(H)(CF), a
Class 9-4 International Charter commercial air service from the same base.

Notice of the application was published on October 5, 1984 in the
newspapers of the areas concerned and copies of the Notice were sent to
interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no interventions
opposing the application were filed with the Committee. Pleadings were
completed on November 13, 1984.

Ten letters of support were filed with the application.

The applicant submits that it has been operating at Thompson,
Manitoba, for a number of years and that between the years 1979 and 1983,
it has generated over 21,000 revenue flying hours at Thompson.

We have considered the application and the material in support
thereof. We note that the applicant has operated at Thompson for a number
of years and that there is no opposition to the proposed change of base.
Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the
public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Viking Helicopters Limited/Hélicoptères Viking Limitée for amendment of Licence Nos. A.T.C. 571/51(H) and A.T.C. 822/83(H)(CF) by changing the base of operation from Ottawa, Ontario to Thompson, Manitoba is hereby approved.

New documents of licence, bearing Licence Nos. A.T.C. 571/51(H) and A.T.C. 822/83(H)(CF) will issue, upon compliance by the Licensee with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Nous avons étudié la requête et les documents à l'appui. Nous constatons que la requérante a exploité un service à Thompson pendant un certain nombre d'années et qu'il n'y a aucune opposition au changement de base proposé. Par conséquent, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Viking Helicopters Limited/Hélicoptères Viking Limitée en vue de modifier les permis A.T.C. 571/51(H) et A.T.C. 822/83(H)(CF) en y remplaçant la base d'exploitation Ottawa, Ontario, par Thompson (Manitoba).

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R.-Wolfe



SASKATOON, le 7 janvier 19 85
DECISION NO. WDA1985-1-8576

REQUÊTE présentée par Viking Helicopters Limited/Hélicoptères Viking Limited en vue de modifier les permis A.T.C. 571/51(H) et A.T.C. 822/83(H)(CF) en y remplaçant la base d'exploitation Ottawa (Ontario) par Thompson (Manitoba).

DECISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Références nos 2-V57-1A, 5A
N° 7158 WD au rôle

Viking Helicopters Limited/Hélicoptères Viking Limited a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation de modifier les permis de la façon énoncée dans l'intitulé. La requête reçue le 4 septembre 1984, était complète et pouvait être étudiée à compter du 18 septembre 1984.

Par le permis A.T.C. 571/51(H) la requérante est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Ottawa (Ontario), des services aériens commerciaux des classes 4 (afirmativement) et 7 (spécialisés: construction au moyen d'aéronefs; épannage et dispersion de produits; aérophotogrammétrie; inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW; et par le permis A.T.C. 822/83(H)(CF), un service aérien commercial de la 9-4 (afirmativement international) à partir de la même base.

Avis de la requête a été publié le 5 octobre 1984 dans les journaux des régions visées et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête. La clôture des débats a eu lieu le 13 novembre 1984.

Dix lettres d'appui étaient annexées à la requête.

De nouveaux permis, portant les numéros A.T.C. 571/51(H) et A.T.C. 822/83(H) seront délivrés dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

La requérante fait savoir qu'elle exploite des services au Manitoba depuis quelques années déjà et, qu'entre 1979 et 1983, elle a affecté plus de 21,000 heures de vol payantes à Thompson.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA 125
-D 25

SASKATOON, January 14

1985

DECISION NO. WDA1985-2-8583

APPLICATION by Paull River Wilderness Camp Ltd.
for authority to operate a Class 4 Charter commercial
air service using fixed wing aircraft in Group A
restricted to the transportation of guests, employees,
workmen, baggage, materials and supplies of Paull
River Wilderness Camp Ltd. from a base at Paull
River, Saskatchewan.

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-P426-1
Docket No. 7165WD

Paull River Wilderness Camp Ltd. has applied to the Air Transport
Committee for authority to operate the commercial air service set out in
the Title hereto. The application was received on August 20, 1984 and was
complete and ready for processing on September 19, 1984.

Notice of the application was published on October 3, 1984 in the
newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to
interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no intervention
opposing the granting of the application was filed with the Committee.
Pleadings were completed on November 14, 1984.

Three letters in support of the application were filed with the
Committee.

The applicant submits that due to circumstances beyond his
control, mainly the high cost of positioning aircraft, he considers it vital to
provide his own service between the proposed base and his camps. He
forecasts 200 and 250 flying revenue hours for the first and second years of
operation, respectively, using a Cessna 185 (on floats) which he already
owns.

We have considered the application and the material in support
thereof. We are of the opinion that the applicant has shown that there is a
demand for the proposed service, that the service will be viable at the level
of activity forecast and that the carrier has the capability of providing the
service proposes. Accordingly, we are satisfied that the proposed
commercial air service is and will be required by the present and future
public convenience and necessity.

DECISION NO. WDA1985-2-8585

The application by Paull River Wilderness Camp Ltd. for authority to operate Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group A, restricted to the transportation of guests, employees, workmen, baggage, materials and supplies of Paull River Wilderness Camp Ltd. from a base at Paull River, Saskatchewan, is hereby approved, and a licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsection 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C. 3, as amended, and the following additional conditions:

The Licensee is authorized in its operation to the use of Group A fixed wing aircraft.

The Licensee is restricted to serving the transportation requirements of the registered guests, employees and workmen (including luggage, material and supplies) of Paull River Wilderness Camp Ltd..

The Licensee is restricted, in serving the said transportation requirements, to carriage between the base named herein and the outpost camps and between the outpost camps, that are owned and operated by the Licensee.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

N° 7165WD au rôle

Est par la présente agréée la requête déposée par Paull River Wilderness Camp Ltd. en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Paull River (Saskatchewan), un service aérien commercial de la classe 4 (afirmement), pour le transport des clients enregistrés, des employés, des ouvriers, des bagages, du matériel et des approvisionnements de Paull River Wilderness Camp Ltd., au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A. Un permis sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées au paragraphe 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, ainsi qu'aux conditions supplémentaires suivantes:

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe A.

La titulaire est autorisée à transporter les clients enregistrés, les employés et les ouvriers (y compris les bagages, le matériel et les approvisionnements) de Paull River Wilderness Camp Ltd.

La titulaire est autorisée à exercer lesdites activités entre la base mentionnée dans la présente et les camps éloignés, ainsi qu'entre les camps éloignés qu'elle possède et exploite.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON, le 14 janvier 1985
DECISION NO. WDA1985-2-8585

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-P426-1

N° 7165WD au rôle

Pauli River Wildnermess Camp Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'initulé. La demande, reçue le 20 août 1984 était complète et pouvait être étudiée à compter du 19 septembre 1984.

Avis de la requête a été publié le 3 octobre 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête. La clôture des débats a eu lieu le 14 novembre 1984.

Trois lettres d'appui ont été déposées auprès du Comité.

La requérante fait valoir qu'en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, notamment le coût élevé de la mise en place d'aéronefs, elle estime qu'elle se doit d'assurer son propre service entre la base projetée et ses camps. Elle prévoit d'effectuer, au moyen d'un Cessna 185 sur flotteurs qu'elle possède déjà, 200 et 250 heures de vol payantes durant les première et deuxième année d'exploitation.

Après étude de la requête et des documents à l'appui, nous sommes d'avis que la requérante a prouvé que le service proposé est en demande, qu'il sera viable si les prévisions précitées se matérialisent et que la requérante est en mesure de l'assurer. Par conséquent, nous sommes convaincus que la commodité et les besoins présents et futurs du public exigent la prestation du service aérien commercial proposé.



CAI
TA125
- D25
SASKATOON, January 14

1985

DECISION NO. WDA1985-3-8587

PROPOSAL to amalgamate Simmons Pipelines Ltd. and Liftair International Ltd. to form a company to be known as Simmons Pipelines Ltd. and subsequent transfer of the commercial air services authorized under Licence Nos. A.T.C. 861/57(H), A.T.C. 500/74(H)(CF) and A.T.C. 3201/80(H) to Gondar Air Ltd.

File Nos. 2-L266-2A

-3A

Docket No. 7112 WD

Under Licence No. A.T.C. 861/57(H), Liftair International Ltd. (hereinafter Liftair) is authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising - Aerial Application and Distribution - Aerial Photography and Survey - Flying Training - commercial air services using Groups A-RW and C-RW rotating wing aircraft and a Class 7 Specialty - Aerial Control - Aerial Construction - commercial air service using Group C-RW rotating wing aircraft from a base at Calgary, Alberta; under Licence No. A.T.C. 500/74(H)(CF), a Class 9-4 International Charter commercial air service using Groups A-RW and C-RW rotating wing aircraft from a base at Calgary, Alberta; and under Licence No. A.T.C. 3201/80(H), a Class 4 Charter commercial air service using Group A-RW rotating wing aircraft from a base at Saskatoon, Saskatchewan.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, the Committee received notice on August 13, 1984 of a proposal to amalgamate Simmons Pipelines Ltd. and Liftair International Ltd. into a company to be known as Simmons Pipelines Ltd. and to subsequently transfer to Gondar Air Ltd. the commercial air services authorized under the aforesaid licences. The application was ready for processing on September 4, 1984.

Notice of the proposed amalgamation and transfer of the commercial air services was published on September 13, 1984 in the newspapers of the areas concerned and copies of the Notice were sent to selected air carriers and others believed to be interested. Pursuant to the Notice, an objection to the proposed amalgamation and transfer was filed with the Committee by Apex Helicopters Ltd. (hereinafter Apex). Simmons Pipelines Ltd. replied to the objection. Pleadings were completed on October 25, 1984.

In its proposal to amalgamate, Simmons Pipelines Ltd. submits that the amalgamation would be beneficial to Liftair for financial and income tax reasons; and that no changes would occur in the aircraft fleet, facilities, personnel, management or operation of the air services as a result of the amalgamation.

In its proposal to transfer, Gondar Air Ltd. states that the General Manager of Liftair, Peter C. Ettinger, would be the General Manager of Gondar Air Ltd.; that no changes in facilities at Calgary are anticipated; and that "service to the public will remain unchanged with a reduced helicopter fleet streamlined to today's economic times, and will therefore not unduly affect competition."

In its objection, Apex submits that it is a licensee which operates throughout Canada and particularly in Western Canada¹; that it has not been demonstrated that neither the proposed amalgamation nor the subsequent proposed transfer is required by the present and future public convenience and necessity; that the proposed amalgamation would serve as a vehicle to facilitate the transfer of licences to Gondar Air Ltd.; and that this use of amalgamation as a vehicle for financial withdrawal from aviation is not, "...to the public good". Apex further states that Liftair has not maintained any base facilities at Saskatoon since 1981; that the proposal requests the transfer of the Calgary-based licences but not the Saskatoon-based licence; that, therefore, the amalgamated company would continue to hold the inactive Saskatoon-based licence (Licence No. A.T.C. 3201/80(H)); and that the granting of the proposals would not be in the public interest.

In reply to Apex, Simmons Pipelines Ltd. maintains that Apex does not have sufficient aircraft to adequately serve the Saskatchewan market; that the public convenience and necessity would be served by the amalgamation and the transfer of licences; and that the public will also benefit from the continuation of the existing competitive air service environment. It submits that the new air carrier will concentrate on the helicopter charter business and will continue to operate from the Simmons/Liftair bases in Saskatchewan and Alberta.

Simmons Pipelines Ltd. further submits that the contention that Simmons/Liftair had not operated from the Saskatoon base is not correct as it has flown in Saskatchewan since 1978 and has an office in Saskatoon. It also maintains that the transfer of licences will be in the public interest as Gondar Air Ltd. is financially responsible and will not interrupt service; that a transfer of active authorities held at both bases to Gondar Air Ltd. has been requested; and that Apex's objection indicates its desire to eliminate a competitor.

¹ Apex is authorized to provide Class 4 Charter and Class 7 Specialty commercial air services using aircraft in Group A-RW from a base at Saskatoon, Saskatchewan.

DECISION NO. WDA1985-3-8587

We have considered the Notice, the information and documents filed with the Secretary in response to the requirements of the Committee and the objection referred to.

While Apex has submitted that it has not been demonstrated that the proposals are required by the present and future public convenience and necessity, the applicants, pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations and section 27 of the National Transportation Act, are not required to provide such a demonstration. We are satisfied that Liftair's provision of air service through the Saskatoon-based authority granted by Licence No. A.T.C. 3201/80(H) has been active. We are of the view that the operations of Gondar Air Ltd. would be similar to those currently provided by Liftair, and therefore, it is unlikely that the transfer of the subject authorities to Gondar Air Ltd. would result in any significant changes to the existing competitive air service environment.

Therefore, we have determined that the aforesaid amalgamation and transfer will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The amalgamation of Simmons Pipelines Ltd. and Liftair International Ltd. into one company to be known as Simmons Pipelines Ltd. and subsequent transfer of the commercial air services authorized under Licence No. A.T.C. 861/57(H), A.T.C. 500/74(H)(CF) and A.T.C. 3201/80(H) to Gondar Air Ltd. is not disallowed subject to the condition that Simmons Pipelines Ltd. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable and commences operating the services within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the services authorized under Licence Nos. A.T.C. 861/57(H), A.T.C. 500/74(H)(CF) and A.T.C. 3201/80(H) shall remain in the name of and continue to be operated by Liftair International Ltd. until new documents of licence have issued to Gondar Air Ltd.

New documents of licence shall issue to Gondar Air Ltd. upon compliance by it with filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

transfert des permis serait dans l'intérêt du public étant donné que Gondar Air Ltd. est financièrement bien nantie et qu'elle ne suspendra pas son service; qu'elle a demandé le transfert des permis actifs pour les services exploités aux deux bases de Gondar Air Ltd.; et que l'intervention d'Apex indique son désir d'éliminer un concurrent.

Nous avons étudié l'avis, l'information et les documents déposés auprès du Secrétaire, en réponse aux exigences du Comité, et l'opposition précitée.

Bien qu'Apex ait allégué qu'il n'a pas été démontré que la commodité et les besoins présents et futurs du public requièrent l'agrément de la requête, conformément aux articles 22 du Règlement sur les transporteurs aériens et 27 de la Loi nationale sur les transports, les requérants ne sont pas tenus de le faire. Nous sommes satisfaits qu'entre les services aériens de Liftair, elle a utilisé le permis A.T.C. 3201/80(H) autorisant la desserte de Saskatoon. Nous sommes d'avis que les services de Gondar Air Ltd. seront analogues à ceux assurés actuellement par Liftair et en conséquence, il est peu vraisemblable que la cession à Gondar Air Ltd. desdites autorisations entraîne des changements importants au climat concurrentiel qui existe actuellement sur le marché des services aériens.

En conséquence, nous sommes d'avis que le fusionnement et le transfert susmentionnés ne restreindront pas indument la concurrence ni ne porteront autrement préjudice à l'intérêt public.

Le fusionnement de Simmons Pipelines Ltd. et Liftair International Ltd. en une seule compagnie qui sera connue sous le nom de Simmons Pipelines Ltd. et le transfert subséquent des services aériens commerciaux prévus aux permis A.T.C. 861/57(H), A.T.C. 500/74(H)(CF) et A.T.C. 3201/80(H) à Gondar Air Ltd. ne sont pas refusés, à la condition que Simmons Pipelines Ltd. se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents, qu'elle commence à exploiter les services dans les 180 jours suivant la date de la présente décision et que les services prévus aux permis A.T.C. 861/57(H), A.T.C. 500/74(H)(CF) et A.T.C. 3201/80(H) demeurent au nom de Liftair International Ltd. et continuent d'être exploités par elle jusqu'à ce que de nouveaux permis soient délivrés à Gondar Air Ltd.

De nouveaux permis seront délivrés à Gondar Air Ltd. dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Dans sa proposition, Simmons Pipelines Ltd. allègue que le fusionnement serait à l'avantage de Liffair pour des raisons financières et de fiscalité; et qu'il n'apporterait aucun changement au parc aérien, aux installations, au personnel, à la gestion ou à l'exploitation des services aériens.

Dans sa proposition de cession, Gondar Air Ltd. affirme que le directeur général de Liffair, Peter C. Ettinger, remplira les mêmes fonctions au sein de Gondar Air Ltd.; qu'aucun changement dans les installations de Calgary n'est prévu; et, que le service au public restera inchangé, que le parc d'hélicoptères sera réduit à l'essentiel pour refléter la conjoncture économique actuelle et qu'en conséquence, le service ne sera pas nuisible à la concurrence.

Dans son intervention, Apex affirme qu'elle est autorisée à exploiter des services dans tout le Canada et en particulier dans l'Ouest; qu'il n'a pas été démontré que la fusion proposée et le transfert ultérieur prévu sont requis par la commodité et les besoins présents et futurs du public; que la fusion proposée servirait d'instrument pour faciliter la cession des permis à Gondar Air Ltd.; et que le recours à la fusion comme moyen de se retirer financièrement du transport aérien n'est pas dans l'intérêt du public. Apex déclare en outre que Liffair n'a maintenu aucune base à Saskatoon depuis 1981; que la requête proposée vise le transfert des permis pour des aéronefs basés à Calgary et non à Saskatoon; qu'en conséquence, la compagnie absorbée continuerait à détenir le permis inactif de Saskatoon (A.T.C. 3201/80(H)); et que l'agrément de cette requête ne serait pas dans l'intérêt du public.

Dans sa réponse à Apex, Simmons Pipelines Ltd. soutient que l'intervenante n'a pas suffisamment d'aéronefs pour desservir adéquatement le marché de Saskatchewau; que la commodité et les besoins du public seraient mieux desservis par la fusion et le transfert des permis; et que le public profitera également du maintien du climat concurrentiel qui existe actuellement sur le marché des services aériens. Elle allègue que le nouveau transporteur se consacrerait à l'affrètement d'hélicoptères et continuerait à exploiter un service à partir des bases de Simmons/Liffair situées en Saskatchewau et en Alberta.

Simmons Pipelines Ltd. allègue en outre que l'affirmation selon laquelle Simmons/Liffair n'a pas assuré de service à partir de la base de Saskatoon est inexacte puisqu'elle effectue des vols en Saskatchewau depuis 1978 et qu'elle a un bureau à Saskatoon. Elle allègue également que le

1 Apex est autorisée à assurer des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisé) au moyen d'aéronefs des groupes A-RW, à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewau).



SASKATOON, 14 janvier 1985
DECISION NO. WDA1985-3-8587

AVIS DE PROJET en vue de fusionner Simmons Pipelines Ltd. et Liffair International Ltd. pour constituer une société qui sera connue sous le nom de Simmons Pipelines Ltd. et en vue de céder subséquemment à Gondar Air Ltd. les services aériens commerciaux prévus aux permis A.T.C. 861/57(H), A.T.C. 500/74(H)(CF) et A.T.C. 3201/80(H).

Références nos 2-L266-2A
-3A

N° 7112 WD au rôle

Par le permis A.T.C. 861/57(H), Liffair International Ltd. est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Calgary (Alberta), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisés: inspection, reconnaissance et publicité aériennes; épanadage et dispersion de produits; aérophotogrammétrie; entraînement au vol), au moyen d'aéronefs à voilure tournante des groupes A-RW et C-RW et des services aériens commerciaux de la classe 7 (spécialisés: surveillance aérienne; construction au moyen d'aéronefs), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe C-RW; par le permis A.T.C. 500/74(H)(CF), à partir d'une base située à Calgary (Alberta), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure tournante des groupes A-RW et C-RW; et par le permis A.T.C. 3201/80(H), à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW.

Conformément à l'article 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, le Comité a été avisé le 13 août 1984 du projet en vue de fusionner Simmons Pipelines Ltd. et Liffair International Ltd. en une seule compagnie qui sera connue sous le nom de Simmons Pipelines Ltd. et en vue de céder subséquemment à Gondar Air Ltd. les services aériens commerciaux prévus aux permis susmentionnés.

Avis du fusionnement et du transfert proposés a été publié le 13 septembre 1984 dans les journaux des régions visées et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu une opposition au fusionnement et au transfert proposés de Apex Helicopters Ltd. (ci-après Apex). Simmons Pipelines Ltd. a répondu à ladite opposition. La clôture des débats a eu lieu le 25 octobre 1984.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

CAI
TA/25
-D25

SASKATOON, January 17 19 85

DECISION NO. WDA1985-4-8594

APPLICATION by Jim Gulay proposing to incorporate a company to be known as Gulair Ltd. for authority to operate Class 4 Charter commercial air services using Group A fixed wing aircraft from a base at Fisher Branch, Manitoba.

DECISION: APPLICATION APPROVED

File No. 2-G351-1
Docket No. 6792 WD

Jim Gulay proposing to incorporate a company to be known as Gulair Ltd. (hereinafter Gulair) has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air services set out in the Title hereto. The application was received ready for processing on January 16, 1984.

Notice of the Class 4 Charter commercial air service was published on March 14, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee by Interlake Aviation Co. Ltd. (hereinafter Interlake) and Northway Aviation Ltd. (hereinafter Northway). The applicant replied to the interventions.

Interventions in support of the application were submitted by the following:

Willow Point Farms (Fisher Branch),
Mike Stocki & Sons (Fisher Branch),
N. Giasson and Sons Ltd. (Fisher Branch),
Tom & Evelyn Stocki (Fisher Branch),
Play Green Inn Ltd. (Fisher Branch/Norway House),
Feather Lake Farms Ltd. (Fisher Branch),
Pinewood Construction Ltd. (Riverton, Manitoba), and
Magnusson Insurance Agency (Fisher Branch).

Pleadings were completed on October 4, 1984.

The applicant submits the following:

- the existing Gulay Field and Hangar (owned by the applicant) was the base for Class 7 Aerial Application and Distribution operations previously operated by the applicant; this area does not presently have a resident air carrier;
- the Peguis and Fisher Branch Indian Reserves located immediately adjacent to the proposed base have indicated a requirement for the service; Gulair is of the opinion that by efficient service and prudent management, a good reliable and convenient service could be provided to the local residents, Government Agencies and Sportsmen;
- the following organizations, businesses and individuals had indicated support for the proposed service¹:
 - Peguis Indian Band - potential 100 hours for the first year; Fisher River Indian Band - potential 100 hours for the first year;
 - Local Businesses - potential for 100 hours for the first year; Local Farmers - potential for 200 hours for the first year; Manitoba Government - potential for 150 hours for the first year;
 - Gunisao Lake Lodge - potential for 100 hours per season; Adjacent Communities - potential for 100 hours for the first year; and
 - on the basis of the above, it forecasts a total of 750 hours in the first year of operation and 1,050 in the second year, using Cessna 180 and Piper PA11 aircraft.

In its intervention, Interlake states that:

- the area is already served by two competent carriers, both of which could readily assume additional demand, if such were available;
- although positioning charges are a consideration, it is not practical to have an air service at every community and the distance involved in this instance is not unreasonable;
- the evidence presented does not support the revenue hours forecast; and

¹ None of these parties provided a letter of support for the proposed service.

DECISION NO. WDA1985-4-8594

- the Committee has a responsibility to ensure the viability of existing carriers in its deliberation over applications for new authorities, particularly during tough economic times.

In its reply to Interlake's intervention, the applicant submits:

- that the public should not have to bear the cost of positioning aircraft when a local service is available; and
- that the evidence of support provides a realistic basis for the forecasts given.

In its intervention, Northway states the following:

- there were no letters of support filed with the application; in particular, none of the organizations referred to by Gulair as supporting the application provided any objective evidence which would indicate that Gulair's claims are accurate;
- the potential usage estimated by Gulair is without foundation and totally unrealistic;
- scrutiny of the financial information will call into question the viability of the proposed service;
- in another application in Central Manitoba, albeit for a unit toll service, Decision No. 7752 referred to the modest demand for air transportation and limited population in this region; the same situation is applicable in the present application as well; and
- the area to be served by Gulair is adequately being served by existing licensees.

In its reply, the applicant submits that:

- this application and its support do in fact indicate that the proposed service is required by present and future public convenience and necessity;
- it has received "quite a frequency of charter inquiries" from both Indian Bands;
- support from local business and farm representations is documented in the supporting interventions filed separately;
- "With reference to the decisions and authorities outlined in paragraph twelve of the Northway intervention Gulair is of the opinion that both Perimeter Inland and Northway are in fact experiencing good traffic conditions in this area. Perimeter Inland on many occasions charters other carriers to handle the overflow of traffic and Northway has acquired a second Islander aircraft to handle the additional traffic"; and

- the market in question is not now adequately served by existing carriers and that present and future public convenience and necessity requires the granting of this application.

We have considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to.

The applicant has identified a local market segment which it submits is not currently being served and letters in support of the application have been filed by local and district residents and businesses. The authorization of a commercial air service at this location would provide commercial air services for the benefit of the local market without requiring ferrying charges from neighboring bases, which in itself would be beneficial to local users. The competitive impact of the proposed service on other air carriers in the area should not be substantial since the applicant proposes to stimulate new market demand within the district and local area. Accordingly, we are of the opinion that the present and future public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Jim Gulay proposing to incorporate a company to be known as Gulair Ltd. for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service using Group A fixed wing aircraft from a base at Fisher Branch, Manitoba, is hereby approved and a licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The Class 4 Charter licence to be issued pursuant to this Decision shall be subject to the conditions contained at subsections 20(1) of the Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, C.3, as amended, the condition respecting Route Protection, in the attachment hereto, which is hereby made part of this Decision and the following additional conditions:

This licence is subject to the Positioning Charges Regulations, C.R.C. 1978, C. 73.

The Licensee is authorized in its operation to use Group A fixed wing aircraft.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

CONDITION RESPECTING ROUTE PROTECTION

The Licensee is prohibited from carrying traffic between any points¹ on a route² except in any of the following circumstances:

- (a) where the Licensee holds a Class 1 or Class 2 licence in respect of the points affected;
- (b) where in respect of a route, the distance between any two points on the route as served and between which the charter flight is intended, is greater than one and one-half times the direct distance between such points;
- (c) where the Class 4 Charter flight originates or terminates at a point not included on a route if no local traffic is carried by the Licensee between any two points on such route;
- (d) where, in respect of a route, no scheduled or regular unit toll service is offered on the day of the charter flight and the route carrier is not in a position to provide the required transportation on a comparable basis;
- (e) where, in respect of the Class 4 Charter service, the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 2,500 pounds or less, and where:
 - (i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his service schedule or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of less than 25,000 pounds; and
 - (ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 2,500 pounds or less, or if so licensed

"1" For explanation see ATTACHMENT Page 3 of 3.

"2" For explanation see ATTACHMENT Page 3 of 3.

CONDITION RESPECTING ROUTE PROTECTION (Continued)

is unable to provide service with comparable aircraft, within three hours of a request therefor;

- (f) where, in respect of the Class 4 Charter service, the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 7,000 pounds or less, and where,
 - (i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his service schedule or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 25,000 pounds or more but less than 50,000 pounds, and
 - (ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 7,000 pounds or less, or if so licensed is unable to provide service with comparable aircraft, within three hours of a request therefor;
- (g) where, in respect of the Class 4 Charter service, the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 18,000 pounds or less, and where;
 - (i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his service schedule or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 50,000 pounds or more, and
 - (ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum take-off weight on wheels of 18,000 pounds or less, or if so licensed is unable to provide service with comparable aircraft, within, three hours of a request therefor;

CONDITION RESPECTING ROUTE PROTECTION (Continued)

- (h) where the Class 4 Charter flight is operate for reasons of public health or safety;
- (i) where the Class 4 Charter service is operated for a limited period with the written concurrence of the affected Class 1 or Class 2 air carrier;
- (j) where the Committee specifically authorized the Licensee, in writing, to perform a charter service over a route.
- (k) The charter flights permitted herein shall not be offered or operated with any degree of regularity or frequency.

¹"Points" in respect of a unit toll commercial air service means a city, town or place named in a licence which a carrier is authorized to serve by such licence, and identified where necessary by reference to latitude and longitude and

a) in respect of a point in a Class 1 licence, comprises an area 25 miles in radius measured from the main post office of such point or from the latitude and longitude of such point; and

b) in respect of a point in a Class 2 licence, comprises an area 10 miles in radius measured from the main post office of such point or from the latitude and longitude of such point;

²"Route" in respect of a commercial air service means the route served by a Class 1 or Class 2 Canadian air carrier between points named in any one licence when providing a transportation service described in the carrier's service schedule or service pattern filed with the Commission and in effect.

CONDITION CONCERNANT LA PROTECTION DE ROUTE (Suite)

s'il y est autorisé n'est pas en mesure d'assurer ce service au moyen de tels aéronefs dans les trois heures qui suivent la réception d'une demande présentée à cette fin;

h) lorsque le service d'affrètement de classe 4 est exploité pour des motifs de santé ou de sécurité publique;

i) lorsque le service d'affrètement de classe 4 est exploité pour une période limitée avec le consentement écrit du transporteur aérien intéressé de classe 1 ou de classe 2;

j) lorsque le Comité autorise expressément et par écrit le (la) titulaire, à assurer un service d'affrètement sur une route aérienne.

k) Les vols d'affrètement autorisés par les présentes ne seront pas offerts ou exploités suivant une cadence fixe ou régulière.

"Point" en ce qui concerne un service aérien commercial à taux unitaires, désigne une ville, agglomération ou lieu désigné au permis et que le (la) titulaire est autorisé(e) à desservir, déterminé, si nécessaire, par sa position exprimée en degrés de latitude et de longitude et

a) en ce qui concerne un point d'un permis de classe 1 comprend un cercle de 25 milles de rayon mesuré à partir du bureau de poste principal dudit point ou à partir de la latitude et de la longitude dudit point; et b) en ce qui concerne un point d'un permis de classe 2, comprend un cercle de 10 milles de rayon mesuré à partir du bureau de poste principal dudit point ou à partir de la latitude et de la longitude dudit point;

"route" relativement à un service aérien commercial, désigne la route desservie par un transporteur aérien canadien de classe 1 ou de classe 2 entre des points prévus à un permis quelconque dans le cadre d'un service de transport décrit dans son tableau de service à horaire fixe ou régulier déposé auprès du Comité et en vigueur.

CONDITION CONCERNANT LA PROTECTION DE ROUTE (Suite)

décollage, sur roues, de 2,500 livres ou moins, ou s'il y est autorisé, n'est pas en mesure d'assurer un service au moyen de tels aéronefs dans les trois heures qui suivent la réception d'une demande présentée à cette fin;

lorsque, pour ce qui est d'un service d'affrètement de classe 4, le (la) titulaire utilise des aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 7,000 livres ou moins, et lorsque:

i) Le plus gros aéronef exploité sur la route par le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, conformément aux indications de son tableau de service à horaire fixe ou régulier, est un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est égal ou supérieur à 25,000 livres mais ne dépasse pas 50,000 livres, et que

ii) Le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2 n'est pas autorisé à assurer un service d'affrètement au moyen d'aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 7,000 livres ou moins ou, s'il y est autorisé, n'est pas en mesure d'assurer ce service au moyen de tels aéronefs dans les trois heures qui suivent la réception d'une demande présentée à cette fin;

lorsque, pour ce qui est d'un service d'affrètement (classe 4), le (la) titulaire utilise des aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 18,000 livres ou moins, et lorsque:

i) Le plus gros aéronef exploité sur la route par le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, conformément aux indications de son tableau de service à horaire fixe ou régulier, est un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est de 50,000 livres ou plus, et que

ii) Le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2 n'est pas autorisé à assurer un service d'affrètement au moyen d'aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 18,000 livres ou moins ou,

CONDITION CONCERNANT LA PROTECTION DE ROUTE

Il est interdit au/à la titulaire d'acheminer du trafic entre un point¹ et un autre d'une route² excepté dans les circonstances suivantes :

- a) lorsque le (la) titulaire détient un permis de classe 1 ou de classe 2 pour la desserte des points en question;
- b) lorsque, pour ce qui est d'une route, la distance entre deux points quelconques desservis sur cette route et entre lesquels le vol d'affrètement doit être exécuté est supérieure à une fois et demie la distance entre l'un et l'autre points;
- c) lorsque le vol d'affrètement (classe 4) commence ou prend fin à un point qui n'est pas compris sur cette route, à condition que le (la) titulaire n'achemine pas de trafic local entre deux points quelconques de cette route;
- d) lorsque, s'agissant d'une route aérienne, il n'existe pas, le jour du vol affrété, de service à taux unitaires régulier ou à horaire fixe et que le transporteur assurant le transport sur ladite route ne peut exécuter le service de transport demandé à conditions comparables;
- e) lorsque, pour ce qui est du service d'affrètement (classe 4), le (la) titulaire utilise des aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 2,500 livres, et lorsque
- i) le plus gros aéronef exploité sur la route par un transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, conformément aux indications de son tableau de service à horaire fixe ou régulier, est un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage sur roues, est inférieur à 25,000 livres, et que,
- ii) le transporteur aérien de la classe 1 ou de la classe 2 n'est pas autorisé à assurer un service d'affrètement au moyen d'aéronefs d'un poids maximal autorisé au

"1" Pour explication, voir annexe page 3 de 3.

"2" Pour explication, voir annexe page 3 de 3.

La requérante a délimité un élément du marché local qui, selon elle, n'est pas desservi à l'heure actuelle; des lettres provenant d'habitants et d'entreprises locales ont été déposées à l'appui de la requête. L'établissement d'un service aérien commercial dans cette localité permettrait au marché local de profiter d'un service n'exigeant pas de droits de liaison pour les vols provenant des bases avoisinantes, ce qui représenterait un avantage pour les utilisateurs locaux. L'effet concurrentiel qu'aurait ce service sur les autres transporteurs aériens de la région ne devrait pas être important, étant donné que la requérante se propose de stimuler la demande pour ce nouveau service au sein du district et de la région. Par conséquent, nous sommes convaincus que la commodité et les besoins présents et futurs du public exigent l'agrement de la requête.

Nous avons étudié la requête, les documents à l'appui et les interventions précitées.

Est par la présente agréée la requête déposée par Jim Gulay, qui se propose de constituer une société sous le nom de Gulair Ltd. en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Fisher Branch (Manitoba), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A. Un permis sera délivré au requérant dès qu'il se sera conformé aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Le permis de la classe 4 (affrètement) qui sera délivré conformément à la présente décision sera assujéti aux conditions énoncées aux paragraphes 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, à la condition ci-jointe relative à la protection des routes, qui par la présente fait partie intégrante de cette décision ainsi qu'à la conditions supplémentaires suivantes:

Le présent permis est soumis au Règlement sur les taxes de mise en place, C.R.C. de 1978, Chap. 73.

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe A.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

- L'utilisation du service prévu par Gulair est sans fondement et tout à fait irréaliste.
 - Un examen minutieux des données financières mettra en doute la rentabilité du service proposé.
 - Dans une autre requête visant un service à taux unitaires dans le centre du Manitoba, la décision 7752 fait état d'une demande minimale pour le transport aérien et de la faible population dans la région; cette situation s'applique également à la requête actuelle.
 - La région visée par Gulair est adéquatement desservie par les transporteurs autorisés actuels.
- Dans sa réponse, le requérant fait valoir ce qui suit:
- La présente requête et l'appui qu'elle a reçu, indiquent en fait que le service proposé est requis par la commodité et les besoins présents et futurs du public.
 - Il a reçu des deux bandes indiennes une demande pour un assez bon nombre de vols d'affrètement.
 - Les déclarations d'appui reçues des entreprises locales et des fermiers sont présentées dans des documents déposés séparément.
 - En ce qui concerne les décisions et les autorisations énoncées à l'article 12 de l'intervention de Northway, Gulair est d'avis que Perimeter Inland et Northway connaissent actuellement de bonnes conditions de trafic. À maintes occasions, Perimeter Inland a assuré des vols d'affrètement pour les autres transporteurs afin d'acheminer le surplus de trafic, et Northway a fait l'acquisition d'un deuxième Islander en réponse à une hausse du trafic.
 - Actuellement, le marché en question n'est pas adéquatement desservi par les transporteurs en place, et la commodité et les besoins du public requièrent l'agrement de la requête.

- Compte tenu de ce qui précède, le requérant prévoit un total de 750 heures de vol au cours de la première année d'exploitation et 1 050 heures au cours de la deuxième année, effectuées au moyen d'un Cessna 180 et d'un Piper PA11.

Dans son intervention, Interlake déclare ce qui suit:

- La région est déjà desservie par deux transporteurs compétents, lesquels pourraient promptement répondre à la demande supplémentaire si elle survenait.

- Bien que les taxes de mise en place soient un facteur à considérer, il n'est pas pratique d'avoir un service aérien dans chaque collectivité. En outre, la distance dans le cas qui nous occupe n'est pas déraisonnable.

- Les éléments de preuve présentés n'étaient pas les prévisions d'heures de vol payantes.

- Le Comité est chargé de garantir la viabilité des transporteurs actuels en statuant sur les requêtes en obtention de nouvelles autorisations, en particulier pendant les périodes économiques difficiles.

En réponse à l'intervention d'Interlake, le requérant fait valoir ce qui suit:

- Le public ne devrait pas avoir à supporter les taxes de mise en place lorsqu'un service local est déjà disponible.
- Les chiffres fournis à l'appui de sa requête sont une preuve tangible de ses prévisions.

Dans son intervention, Northway déclare ce qui suit:

- Aucune lettre d'appui n'a été déposée avec la requête; en particulier, aucun des organismes cités par Gulair comme étant en faveur de la requête n'a présenté de preuve objective qui indiquerait que les demandes de Gulair sont pertinentes.

- Le champ et le hangar Gulay (qui appartiennent au requérant) servaient de base aux activités d'épandage et de dispersion de produits, assurées dans le cadre du service de la classe 7 que le requérant exploitait auparavant; actuellement, aucun transporteur aérien n'a d'aéronet basé dans cette région.

- Les réserves indiennes de Peguis et de Fisher Branch attenantes à la base proposée ont indiqué qu'elles utiliseraient le service; Gulair est d'avis prudente, il est possible de fournir un service fiable et adéquat à la population locale, aux organismes gouvernementaux et aux amateurs de sport.

- Les organismes, les entreprises commerciales et les particuliers énumérés ci-dessous ont donné leur appui au service proposé¹:

- La bande indienne de Peguis et celle de Fisher River - une possibilité de 100 heures chacune pour la première année.

- Les entreprises locales - une possibilité de 100 heures pour la première année; les fermiers locaux - une possibilité de 200 heures pendant la première année; le gouvernement du Manitoba - une possibilité de 150 heures pour la première année.

- Le camp de Gunisao Lake - une possibilité de 100 heures pour la saison; les collectivités adjacentes - une possibilité de 100 heures pour la première année; et

¹ Aucune de ces parties n'a présenté de lettre d'appui au service proposé.



SASKATOON, le 17 janvier 1985
DECISION NO. WDA1985-4-8594

REQUÊTE présentée par Jim Gulay, qui se propose de constituer une société sous le nom de Gulair Ltd. (ci-après le requérant) en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Fisher Branch (Manitoba), des services aériens commerciaux des classes 4 (afairement) au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

DECISION: AGREMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-G351-1

N° 6792WD au rôle

Jim Gulay, qui se propose de constituer une société sous le nom de Gulair Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux énoncés en intitulé. La requête, reçue le 16 janvier 1984, était prête à être étudiée à compter de cette même date.

Avis de la requête en autorisation d'assurer le service de la classe 4 (afairement) a été publié le 14 mars 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions contraires à l'agrément de la requête de Interlake Aviation Co. Ltd. (ci-après Interlake) et Northway Aviation Ltd. (ci-après Northway). Le requérant a répondu auxdites interventions.

Des interventions à l'appui de la requête ont été présentées par les tenants suivants:

Willow Point Farms, Fisher Branch,
Mike Stocki & Sons, Fisher Branch,
N. Giasson and Sons Ltd., Fisher Branch,
Tom et Evelyn Stocki, Fisher Branch,
Play Green Inn Ltd., Fisher Branch/Norway House,
Feather Lake Farms Ltd., Fisher Branch,

Pinewood Construction Ltd., Riverton (Manitoba) et
Magnusson Insurance Agency, Fisher Branch.

La clôture des débats a eu lieu le 4 octobre 1984.

Le requérant allègue ce qui suit:



2A1
TA125
D 25
SASKATOON, January 21 19 85

DECISION NO. WDA1985-5-8602

APPLICATION by Custom Helicopters Ltd. for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service from a base at Gillam, Manitoba using Group A-RW rotating wing aircraft.

DECISION: APPLICATION APPROVED WITH MODIFICATIONS.

File No. 2-C566-3
Docket No. 7067WD

Custom Helicopters Ltd. has applied to the Air Transport Committee for the authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto. The application was received on August 3, 1984, and was complete and ready for processing on August 13, 1984.

Notice of the application was published on August 24, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee. Pleadings were completed on October 19, 1984.

An intervention in support of the application from the Norman Regional Development Corporation of Thompson, Manitoba was filed with the Committee.

The applicant submits that it has maintained at least one helicopter at Gillam, Manitoba for the past five years which averaged 700 revenue flying hours per year; and, that it proposes to base a Bell 206B helicopter, which it owns, at Gillam. The applicant forecasts 1,000 and 1,200 revenue flying hours in its first and second years of operations.

We have considered the application and the material in support thereof.

We note that:

- under Licence No. A.T.C. 1396/62(H), the applicant is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service using rotating wing aircraft in Group A-RW, from a base at Winnipeg, Manitoba;
- according to the Directory of Canadian Commercial Air Services there is no air carrier authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service in Group A-RW from a base at Gillam, Manitoba; and

DECISION NO. WDA1985-5-8602

- Decision No. WDA 1984-11-7847 dated January 30, 1984 authorizes the applicant to operate a Group C-RW aircraft under Licence No. A.T.C. 1396/62(H); however, the applicant has requested and was granted an extension until January 30, 1985 to meet the ownership and insurance requirements in respect of this aircraft group.

We are of the opinion that this application satisfies the policy criteria established in the Committee's 1980 letter regarding additional licences, in that the additional authority sought will allow the carrier to readily respond to an established demand which has been developed over a reasonable period of time and, simultaneously, will provide the users assurance of continuous performance on reasonable demand. In accordance with the Commission's past practice, rather than granting Custom Helicopters Ltd. a separate Class 4 Charter licence at Gillam, Manitoba, this point will be added as a supplementary base to the carrier's existing licence. (Thus, Custom Helicopters Ltd.'s existing establishment at Gillam would be afforded full licensed base status). Furthermore, since all rotary wing licensees are required to report activities only by area of operation and not by licence or base, the authorization of an additional base will impose no duplication of Custom Helicopters Ltd.'s reporting obligations.

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the present and future public convenience and necessity requires the granting of the application as set out below.

Custom Helicopters Ltd. is hereby granted authority to operate a Class 4 Charter commercial air service from a base at Gillam, Manitoba, using rotating wing aircraft in Group A-RW, under Licence No. A.T.C. 1396/62(H).

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 1396/62(H), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Custom Helicopters Ltd. est par la présente autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Gillam (Manitoba), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW, aux termes du permis A.T.C. 1396/62(H).

Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 1396/62(H), sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire

(signature)

J. M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B. R. Wolfe

DÉCISION N° WDA1985-5-8602

- en vertu du permis A.T.C. 1396/62(H), la requérante est autorisée à exploiter, à partir d'une base située à Winnipeg (Manitoba), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante du groupe A-RW;

- conformément au Répertoire des services aériens commerciaux du Canada, il n'y a aucun transporteur aérien autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs du groupe A-RW à partir d'une base située à Gillam (Manitoba); et

- la décision n° WDA1984-11-7847 du 30 janvier 1984 autorisait la requérante à utiliser un aéronef du groupe C-RW aux termes du permis A.T.C. 1396/62(H); cependant, la requérante a demandé et s'est vu accordée une prolongation jusqu'au 30 janvier 1985 pour se conformer aux exigences de propriété et d'assurance pour l'aéronef du groupe C.

Nous sommes d'avis que la requête répond aux critères de la politique établie dans la lettre de 1980 du Comité concernant les permis transporteur de répondre promptement à une demande qui s'est établie après une période raisonnable et assurera par ailleurs aux usagers un service continu sur demande raisonnable. En accord avec la pratique de la Commission dans le passé, plutôt qu'accorder Custom Helicopters Ltd. un permis séparé de la classe 4 (affrètement) à Gillam (Manitoba), ce point sera ajouté comme base supplémentaire au permis actuel du transporteur. (Ainsi, la base actuelle de Custom Helicopters Ltd. à Gillam sera fournie d'une position d'une base pleine autorisée). En outre, étant donné que tous les transporteurs autorisés à utiliser des aéronefs à voilure tournante sont tenus de rendre compte de leurs activités par zone d'exploitation seulement, en non selon leur permis ou leur base, l'autorisation d'une base supplémentaire n'obligera pas Custom Helicopters Ltd. à rendre compte deux fois de ses activités.

Par conséquent, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins présents et futurs du public exigent l'agrément de la requête, de la façon énoncée ci-dessous.

SASKATOON, le 21 janvier 1985

DECISION NO. WDA1985-5-8602

DÉCISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE AVEC MODIFICATION.

Référence n° 2-C566-3

N° 7067 WD au rôle

Custom Helicopters Ltd. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé. La requête, reçue le 3 août 1984, a été complétée le 13 août 1984, date à laquelle elle pouvait être étudiée.

Avis de la requête a été publié le 24 août 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête. La clôture des débats a eu lieu le 19 octobre 1984.

Le Comité a reçu une intervention à l'appui de la requête par la Norman Regional Development Corporation de Thompson (Manitoba).

La requérante allègue qu'elle a basé au moins un aéronef à Gillam (Manitoba) pendant les cinq dernières années et qu'elle a effectué en moyenne 700 heures de vol payantes par année; et qu'elle se propose de baser à Gillam un hélicoptère Bell 206B, dont elle est la propriétaire. La requérante prévoit d'effectuer 1 000 et 1 200 heures de vol payantes au cours de la première et de la deuxième année d'exploitation respectivement.

Nous avons étudié la requête et les documents déposés à son appui.

Nous notons ce qui suit:



LA1
A125
D25
SASKATOON, January 23 1985

DECISION NO. WDA1985-6-8605

APPLICATION by D.W. Ussher Aviation Alberta Ltd.
carrying on business under the firm name and style of
Skyfarmer Aviation for authority to also operate a
Class 7 Specialty - Flying Training - commercial air
service under Licence No. A.T.C. 3231/81(C).

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-S851-1
Docket No. 7178 WD

D.W. Ussher Aviation Alberta Ltd. carrying on business under the
firm name and style of Skyfarmer Aviation has applied to the Air Transport
Committee to modify Licence No. A.T.C. 3231/81(C) by adding the
authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto.
The application was received on October 3, 1984, and was complete ready
for processing on October 11, 1984.

By Decision No. WDA 1984-93-8320 dated August 2, 1984 the
proposed transfer of Licence No. A.T.C. 3231/81(C) from Skyfarmer
Aviation Ltd. to D.W. Ussher Aviation Alberta Ltd. carrying on business
under the firm name and style of Skyfarmer Aviation was not disallowed and
Licence No. A.T.C. 3231/81(C) was amended by changing the base of
operation from Irma, Alberta to Vermillion, Alberta.

Notice of the application was distributed on November 12, 1984
to all licensed Class 6 Flying Club and Class 7 Specialty - Flying Training -
air carriers within a fifty mile radius of the proposed base, and copies of the
Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the
Notice, no interventions opposing the granting of the application were filed
with the Committee. Pleadings were completed on November 21, 1984.

We have considered the application and the material in support
thereof. We are of the opinion that there is sufficient evidence to warrant
the granting of the application. Accordingly, we are satisfied that the
applicant has established that the proposed commercial air service is
required by the public convenience and necessity.

The application by D.W. Ussher Aviation Alberta Ltd. carrying
on business under the firm name and style of Skyfarmer Aviation for
authority to also operate a Class 7 Specialty - Flying Training - commercial
air service under Licence No. A.T.C. 3231/81(C) is hereby approved.

DECISION NO. WDA1985-6-8605

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 3231/81(C), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable, and shall contain the following additional condition:

The Licensee shall not provide Class 7 Flying Training commercial air service under this licence from a base other than the base specified herein, unless it has received authority from the Committee to provide such service elsewhere.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Est par la présente agréée la requête déposée par D.W. Ussher Aviation Alberta Ltd. exerçant ses activités sous le nom commercial de Skyfarmer Aviation en autorisation d'exploiter, en vertu du permis A.T.C. 3231/81(C), à partir d'une base située à Vermillion (Alberta), un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraîné au vol), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

Un nouveau permis A.T.C. 3231/81(C) sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents et sera assujéti à la condition supplémentaire suivante:

Il est interdit à la titulaire d'assurer un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraîné au vol) à partir d'une base autre que celle spécifiée aux présentes, à moins d'autorisation contraire du Comité.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

REQUÊTE présentée par D.W. Ussher Aviation Alberta Ltd. exerçant ses activités sous le nom commercial de Skyfarmer Aviation (ci-après la requérante) en autorisation d'exploiter également, un service aérien commercial de la classe 7 (spécialisé: entraîné au vol) en vertu du permis A.T.C. 3231/81(C).

DECISION: AGRÈMENT DE LA REQUÊTE.

Référence n° 2-S851-1

N° 7178 WD au rôle

D.W. Ussher Aviation Alberta Ltd. exerçant ses activités sous le nom commercial de Skyfarmer Aviation a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation de modifier le permis A.T.C. 3231/81(C) en ajoutant l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé. La requête, reçue le 3 octobre 1984, a été complétée et pouvait être étudiée à compter du 11 octobre 1984.

Par la décision n° WDA1984-93-8320 du 2 août 1984, le transfert proposé de Skyfarmer Aviation Ltd. à D.W. Ussher Aviation Alberta Ltd. exerçant ses activités sous le nom commercial de Skyfarmer Aviation n'était pas refusé. Le permis A.T.C. 3231/81(C) a été modifié en remplaçant la base d'exploitation de Irma (Alberta) par Vermillion (Alberta).

Avis de la requête a été distribué le 12 novembre 1984 à tous les détenteurs de permis des classes 6 (aéro-club) et 7 (spécialisé: entraîné au vol) dans un rayon de cinquante milles de la base proposée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête. La clôture des débats a eu lieu le 21 novembre 1984.

Nous avons étudié la requête, les documents présentés à l'appui. Nous sommes d'avis qu'il y a des preuves suffisantes pour justifier l'agrément de la requête. En conséquence, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.



Canadian Transport
Commission
Western Division

Commission canadienne
des transports
Division de l'Ouest

Air Transport Committee
Comité des transports aériens

SASKATOON, January 23

1985

DECISION NO. WDA1985-7-8606

APPLICATION by West Coast Mountain Safaris Ltd.
for authority to also operate Group B fixed wing
aircraft under Licence No. A.T.C. 3593/83(C).

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-W365-1A

Docket No. 7097WD

West Coast Mountain Safaris Ltd. has applied to the Air Transport Committee for amendment of its licence as set out in the Title hereto. The application was received on August 29, 1984 and was complete ready for processing on September 21, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 3593/83(C), the applicant is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service from a base at Lakelse, B.C., using Group A fixed wing aircraft, restricted to the transportation requirements of the registered guests, employees and workmen (including luggage, material and supplies) of West Coast Mountain Safaris Ltd.

Notice of the application was published on October 5, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee by the Regional District of Kitimat-Stikine, the District of Terrace, Mr. and Mrs. Eide, Terrace and Mr. W. McIntyre, Terrace. The applicant replied to the interventions.

There were 12 interventions in support of the application providing general support for the proposed service and, in addition, two letters of support were attached to the application.

Pleadings were completed on December 3, 1984.

The applicant submits that it requires the use of larger aircraft in the operation of its hunting and fishing camps because there are no suitable commercial operators available to perform the work and that it proposes to operate a DHC-2 Beaver aircraft.

In the opposing interventions, the intervenors referred primarily to alleged bylaw infractions pertaining to the operation of a base at Lakelse, although concern was also raised about safety, noise pollution and environmental problems.

In reply, the applicant suggests that the objections raised are not relevant to the application.

We have considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to.

We note that the interventions in opposition centered on local bylaw infractions, safety, noise pollution and other environmental concerns. However, the Committee, in Decision No. 6376 dated March 6, 1981, stated that it "is of the opinion that since it has no jurisdiction over matters relating to aeronautical technology, safety, noise or air and water pollution, any argument raised by the parties involved concerning such matters cannot be examined in the present case."

We are of the view that, as "lodge type" commercial air services are not available to the general public, there will be no additional impact on open charter carriers or the general public.

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by West Coast Mountain Safaris Ltd. for authority to also operate Group B fixed wing aircraft under Licence No. A.T.C. 3593/83(C) is hereby approved.

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 3593/83(C), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable. Condition No. 1 under Licence No. A.T.C. 3593/83(C) is hereby amended to read:

The Licensee is authorized in its operations to use Groups A and B fixed wing aircraft.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

Dans les interventions contraires, les intervenants se réfèrent principalement à de présumées infractions au sujet de la prestation d'un service à partir de Lakelse, bien qu'ils étaient inquiets de l'aspect sécurité, la pollution par le bruit et les problèmes de l'environnement.

En réplique, la requérante suggère que les objections soulevées ne s'appliquent pas à la requête.

Nous avons étudié la requête, les documents à l'appui et les interventions précitées.

Nous notons que les interventions contraires portent sur des infractions locales, de sécurité, de pollution par le bruit et de questions d'environnement. Cependant, dans la décision n° 6376 du 6 mars 1981, le Comité stipulait qu'il "est d'avis que puisqu'il n'a aucune juridiction sur les matières impliquant la technologie de l'aéronautique, la sécurité, le bruit de même que la pollution de l'air et de l'eau, tout argument soulevé par les parties en cause concernant ces matières ne peut être retenu dans la présente affaire".

Nous sommes d'avis que puisque les services aériens commerciaux "de pourvoyeurs" ne sont pas disponibles au public en général, le service proposé ne créera aucun impact supplémentaire sur les services assurés par les transporteurs d'affrètement ou au public en général.

En conséquence, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par West Coast Mountain Safaris Ltd. en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe B, en vertu du permis A.T.C. 3593/83(C).

Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 3593/83(C), sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents. La condition n° 1 du permis A.T.C. 3593/83(C) est par la présente modifiée et libellée comme suit:

Dans son exploitation, la titulaire est autorisée à utiliser des aéronefs à voilure fixe des groupes A et B.

Le commissaire
(signature)

J.M. McDonough
Le commissaire
(signature)

B.R. Wolfe

La requérante fait valoir qu'elle doit utiliser de plus gros aéronefs dans l'exploitation de ses camps de chasse et de pêche puisqu'il n'existe aucun exploitant commercial approprié pour accomplir le travail et qu'elle propose d'utiliser un Beaver DHC-2.

La clôture des débats a eu lieu le 3 décembre 1984.

Il y avait 12 interventions à l'appui de la requête qui donnaient un appui général pour le service proposé, et deux lettres d'appui étaient annexées à la requête.

Avis de la requête a été publié le 5 octobre 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité a reçu des interventions contraires à l'agrément du district régional de Kitimat-Stikine, du district de Terrace, de M. et Mme Eide, Terrace et de M. W. McIntyre, Terrace. La requérante a répondu auxdites interventions.

Le permis A.T.C. 3593/83(C) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Lakeelse (C.-B.), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A, limitée au transport des clients inscrits, des employés et des ouvriers (y compris les bagages, le matériel et les approvisionnement) de West Coast Mountain Safaris Ltd.

West Coast Mountain Safaris Ltd. a demandé au Comité des transports aériens la modification de son permis de la façon énoncée dans l'initiale. La requête, reçue le 29 août 1984, a été complétée et pouvait être étudiée à compter du 21 septembre 1984.

N° 7097 WD au rôle

Référence n° 2-W365-1A

DECISION: AGREMENT DE LA REQUETE.

REQUETE présentée par West Coast Mountain Safaris Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe B, en vertu du permis A.T.C. 3593/83(C).

DECISION NO. WDA1985-7-8606

SASKATOON, le 23 janvier 1985

SASKATOON, January 23 1985

DECISION NO. WDA1985-8-8607

APPLICATION by SeSeep Air Services (1981) Ltd. for transfer of commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 3064/79(C) to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd.

File No. 2-S709-1A

Docket No. 7180 WD

Under Licence No. A.T.C. 3064/79(C), SeSeep Air Services (1981) Ltd. is authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service from a base at Southend, Saskatchewan using Groups A and B fixed wing aircraft.

Pursuant to section 22 of the Air Carrier Regulations, C.R.C., 1978, C.3, as amended, and section 27 of the National Transportation Act, R.S.C., 1970, c. N-17, as amended, the Committee received notice on October 3, 1984 that SeSeep Air Services (1981) Ltd. proposes to transfer to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd. the commercial air service authorized under the aforesaid licence. The application was complete ready for processing on October 31, 1984.

Notice of the proposed transfer of commercial air service was published on November 21, 1984 in the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to selected air carriers and others believed to be interested. Pursuant to the Notice, no objection to the proposed transfer was filed with the Committee. Pleadings were completed on December 18, 1984.

In consideration of the foregoing, and the information and documents filed with the Secretary in response to the requirements of the Committee, we have determined that the aforesaid transfer will not unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

The transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 3064/79(C) from SeSeep Air Services (1981) Ltd. to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd. is not disallowed subject to the condition that 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd. complies with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable and commences operating the service within a period of 180 days from the date of this Decision, and subject to the further condition that the service authorized under Licence No. A.T.C. 3064/79(C) shall remain in the name of

DECISION NO. WDA1985-8-8607

and continue to be operated by SeSeep Air Services (1981) Ltd. until a new document of licence has issued to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd.

A new document of licence shall issue to 564975 Saskatchewan Ltd. proposing to change its name to Dawn Air Ltd. upon compliance by it with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Failure by either the transferor or the transferee to comply with the aforementioned conditions will result in issuance of a Decision disallowing the transfer.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

la présente décision et que le service prévu au permis A.T.C. 3064/79(C) demeure au nom de SeSeep Air Services (1981) Ltd. et continue d'être exploité par elle jusqu'à ce qu'un nouveau permis soit délivré à 564975 Saskatchewan Ltd. qui se propose de changer son nom par Dawn Air Ltd. Un nouveau permis sera délivré à 564975 Saskatchewan Ltd. qui se propose de changer son nom par Dawn Air Ltd. des qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents.

Tout défaut de la part de la cédante ou de la cessionnaire de se conformer aux exigences susmentionnées entraînera le refus du transfert par voie de décision.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

SASKATOON, le 23 janvier 1985

DECISION NO. WDA1985-8-8607

REQUÊTE présentée par Sesceep Air Services (1981) Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation de céder à 564975 Saskatchewan Ltd. qui se propose de changer son nom par Dawn Air Ltd. le service aérien commercial prévu au permis A.T.C. 3064/79(C).

Référence n° 2-S709-1A

N° 7180 WD au rôle

Le permis A.T.C. 3064/79(C) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Southend (Saskatchewan), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B.

Conformément aux articles 22 du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. de 1978, chap. 3, dans sa forme modifiée, et 27 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. N-17, dans sa forme modifiée, le Comité a reçu avis le 3 octobre 1984 que la requérante se propose de céder à 564975 Saskatchewan Ltd. qui se propose de changer son nom par Dawn Air Ltd. le service aérien commercial prévu au permis susmentionné. La requête a été complétée le 31 octobre 1984, date à laquelle elle était prête à être étudiée.

Avis du transfert proposé a été publié le 21 novembre 1984 dans le journal de la région visée et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune opposition à l'agrément de la requête. La clôture des débats a eu lieu le 18 décembre 1984.

Compte tenu de ce qui précède, des renseignements et des documents déposés auprès du Secrétaire en réponse aux exigences du Comité, nous sommes d'avis que le transfert susmentionné ne restreindra pas indûment la concurrence ni ne portera autrement préjudice à l'intérêt public.

N'est pas refusé le transfert du service aérien commercial prévu au permis A.T.C. 3064/79(C) de Sesceep Air Services (1981) Ltd. à 564975 Saskatchewan Ltd. qui se propose de changer son nom par Dawn Air Ltd., à la condition que celle-ci se conforme aux exigences applicables du Comité, notamment à celles concernant le financement et le dépôt de documents, qu'elle commence à exploiter le service dans les 180 jours suivant la date de



SASKATOON, January 23

1985

DECISION NO. WDA1985-9-8608

APPLICATION by Terrace Air Ltd. for authority to
also operate Group B fixed wing aircraft under
Licence No. A.T.C. 2741/77(C).

DECISION: APPLICATION APPROVED.

File No. 2-T281-1A
Docket No. 7234WD

Terrace Air Ltd. has applied to the Air Transport Committee for
the authority set out in the Title hereto. The application was received
ready for processing on October 31, 1984.

Under Licence No. A.T.C. 2741/77(C), Terrace Air Ltd. is
authorized to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Aerial
Inspection, Reconnaissance and Advertising - commercial air services using
fixed wing aircraft in Group A from a base at Terrace, B.C.

Notice of the application was published on November 20, 1984 in
the newspaper of the area concerned and copies of the Notice were sent to
interested air carriers and others. Pursuant to the Notice, no interventions
opposing the granting of the application were filed with the Committee.

There was a total of 14 letters of support submitted with the
application.

Pleadings were completed on December 18, 1984.

The applicant submits that:

- It proposes to offer Group B twin-engine aircraft to
supplement its present Group A aircraft operations;
- Trans-Provincial Airways is the only licenced Group B
aircraft operator in the region;
- there is a demand for light twin-engined aircraft as shown
by the letters of support; and
- it forecasts 240 revenue flying hours during the first year of
operation and 350 revenue flying hours in the second year.

DECISION NO. WDA1985-9-8608

We have considered the application and the material in support thereof. We note that there were no interventions in opposition to the application.

We are of the opinion that the applicant has shown that there is a demand for the proposed service, that the service will not have an unduly deleterious impact on the operations of existing licensees, that the proposed service will be viable at the level of activity forecast and that the carrier has the capability of providing the service proposed.

Accordingly, we are satisfied that the applicant has established that the public convenience and necessity requires the granting of the application.

The application by Terrace Air Ltd. for authority to also operate Group B fixed wing aircraft under Licence No. A.T.C. 2741/77(C) is hereby approved.

A new document of licence, bearing Licence No. A.T.C. 2741/77(C), will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

(signed)

J.M. McDonough
Commissioner

(signed)

B.R. Wolfe
Commissioner

- Il existe une demande de services aux moyens d'aéronefs bimoteurs tel que le démontrent les lettres d'appui; et
- elle prévoit d'effectuer 240 heures de vol payantes au cours de la première année d'exploitation et 350 heures de vol payantes au cours de la deuxième année.

Nous avons étudié la requête et les documents présentés à l'appui. Nous notons qu'aucune intervention contraire à l'agrément de la requête n'a été déposée.

Nous sommes d'avis que la requérante a prouvé que le service proposé est en demande, qu'il ne portera aucunement préjudice aux autres titulaires en place et qu'il sera viable si les prévisions précitées se réalisent. En outre, nous estimons que la requérante est en mesure de l'assurer.

Par conséquent, nous sommes convaincus que la requérante a prouvé que la commodité et les besoins du public exigent l'agrément de la requête.

Est par la présente agréée la requête déposée par Terrace Air Ltd. en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe B dans le cadre de ses services prévus au permis A.T.C. 2741/77(C). Un nouveau permis, portant le numéro A.T.C. 2741/77(C), sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

Le commissaire

(signature)

J.M. McDonough

Le commissaire

(signature)

B.R. Wolfe

.../2

- elle propose d'utiliser un aéronef bimoteur du groupe B afin de compléter l'exploitation de ses services assurés au moyen d'aéronefs du groupe A;
- Trans-Provincial Airlines est le seul transporteur aérien qui assure des services au moyen d'aéronefs du groupe B dans la région;

La requérante fait valoir que:

La clôture des débats a eu lieu le 18 décembre 1984.

14 lettres d'appui étaient annexées à la requête.

Avis de la requête a été publié le 20 novembre 1984 dans le Journal de la région visée et signalé aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Par suite dudit avis, le Comité n'a reçu aucune intervention contraire à l'agrément de la requête.

Le permis A.T.C. 2741/77(C) autorise la requérante à exploiter, à partir d'une base située à Terrace (C.-B.), des services aériens commerciaux des classes 4 (attirètement) et 7 (spécialisées: inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe A.

L'autorisation énoncée dans l'initulé. La requête reçue le 31 octobre 1984 était complète et prête à être étudiée à compter de cette même date.

N° 7234 WD au rôle

Référence n° 2-T281-1A

REQUÊTE présentée par Terrace Air Ltd. (ci-après la requérante) en autorisation d'utiliser également des aéronefs à voilure fixe du groupe B dans le cadre de ses services prévus au permis A.T.C. 2741/77(C).

SASKATOON, le 23 janvier 19 85 DECISION NO. WDA1985-9-8608

